

GV-VöV, 3. September 2009, Lausanne

Alain Flausch, Präsident UITP, Brüssel

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrter Herr Direktor,
liebe Kollegen des VöV und aus anderen Bereichen,

Ich fühle mich sehr geehrt, vor diese illustre Versammlung geladen worden zu sein, zunächst weil der öV der Schweiz in meinen und in den Augen vieler anderer weltweiten Referenzwert hat, aber auch, weil ich hier Ihren Bundesrat und Vorsitzenden des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Herrn Moritz Leuenberger, vertreten soll. Was ich über ihn lesen konnte, sagt mir, dass ich weder in meinen Ausführungen noch auf der Ebene der Taten an diesen prominenten Politiker heranreichen kann, dessen langjährige Dienstzeit und Beständigkeit in der Vision zweifellos erheblich dazu beigetragen haben, die Entwicklung des Schweizer öV in den vergangenen 15 Jahren zu prägen.

Vor mir liegt daher eine gewaltige und zweifellos unmögliche Aufgabe, aber ich wollte meine Schweizer Freunde nicht enttäuschen und habe mich voller Freude auf den Weg gemacht, zumal ich zum ersten Mal vor einer nationalen Mitgliederorganisation des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen UITP das Wort ergreife, seit ich im vergangenen Juni zu ihrem Präsidenten gewählt wurde. Das Thema Ihrer Generalversammlung lautet „Die Schweiz steigt um – der öffentliche Verkehr ist Teil der Lösung“. Um diese Zeile fortzuführen, habe ich mir erlaubt, einige Ideen zu einem Gedanken Papier zu bringen, der da lauten könnte: „Die Welt entwickelt sich, wie kann der UITP und vor allem, wie können seine Mitglieder zu einer positiven Entwicklung dieser Welt beitragen?“

Denn in Wirklichkeit und möglicherweise mit Ausnahme der Schweiz - aber wenn ich in der Gegend von Bern oder am Ufer des Sees mit dem Auto unterwegs bin, habe ich hier so meine Zweifel, denn das Straßennetz scheint mir zu bestimmten Uhrzeiten zunehmend verstopft zu sein - geht es dieser Welt, in der wir leben, aus der Sicht von Experten aller Fachrichtungen (Mobilität, Ökonomie, Umwelt oder urbane Soziologie), die sie ständig abhören, überhaupt nicht gut.

Ja, liebe Kollegen, wir sind inzwischen längst daran gewöhnt, ja wir sind es sogar leid, jeden Tag dasselbe Lied zu hören, aber mit der Zeit werden wir und vor allem unsere Regierungen und unsere Mitbürger es zweifellos realisieren: die Wirtschaftskrise, die uns alle betrifft, die Klimaerwärmung, die Ihre schönen Gletscher schmelzen lässt, die zunehmende Spaltung der Gesellschaft, die mit der triumphierenden Ausweitung des Individualismus einhergeht, und - last, but not least – der Verkehrskollaps, der unsere Städte und noch mehr die Städte der dritten Welt belauert und allmählich erstickt – so lauten einige der Krankheiten, zu deren Heilung auch der ÖV seinen Beitrag leisten kann.

Ich will Sie, die Sie Experten des öffentlichen Verkehrs sind, nicht beleidigen, indem ich die Vorzüge des öffentlichen Personennahverkehrs auf diesen vier Ebenen anpreise,

sondern nur kurz daran erinnern, dass der ÖV sowohl direkt als auch indirekt für viele dauerhafte Arbeitsplätze steht; für eine Reduzierung des fossilen Energiebedarfs und folglich der teuren Energieeinfuhren, wenigstens für unsere Zahlungsbilanzen; für einen erheblichen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen, der zweifellos effizienter ist als alles, was die Kraftfahrzeugindustrie dank der Entwicklung neuer Technologien jemals auf diesem Gebiet erreichen kann.

Darüber hinaus steht der öV auch für das soziale Bindeglied, für die Anbindung, die Millionen Menschen billigen und sehr zuverlässigen Zugang zum Arbeitsmarkt und zu Dienstleistungen aller Art gewährt, darunter zum Schulwesen, zu Krankenhäusern und zum Markt im Allgemeinen. Auf diese Weise fördert der ÖV die soziale Integration und die Ordnung in einer gesunden und benutzerfreundlichen Gesellschaft. Und schließlich ist der öV unter den weichen Verkehrsträgern das wirksamste Instrument zur Bekämpfung der Verkehrsballung in unseren Städten mit all ihren negativen Auswirkungen, die diese auf die übermäßige Nutzung des städtischen Raums durch das Auto auf Kosten der Bevölkerung, der Gesundheit der Bevölkerung, ja sogar auf Kosten der Ästhetik unserer Städte und ihres mehr oder weniger benutzerfreundlichen Charakters haben. Kurzum: der öV ist zwar kein Wundermittel, das alle Krankheiten, an denen die Menschheit leidet, heilen kann, es kann aber seinen Teil zur Lösung bestimmter Probleme beitragen, mit denen unsere Städte konfrontiert sind.

In dieser festen Überzeugung und weil die Wirtschaftskrise, der wir die Stirn bieten müssen, uns zwingt, das Funktionsmodell unserer Gesellschaft zu überdenken, hält der UITP in dem Bestreben, die Zukunft zu planen, den Zeitpunkt für gekommen, für sich und vor allem für unseren Sektor ein sehr ehrgeiziges Ziel festzulegen, nämlich den Anteil des ÖV bis zum Jahr 2025 zu verdoppeln.

Diese Zahl wurde anfangs sicher von einigen belächelt, so unwahrscheinlich erschien sie.

Sagen Sie doch einmal den Schweizer Bürgern – die schon jetzt zu den Bevölkerungen gehören, die am meisten vom ÖV überzeugt sind und ihn deshalb so sehr nutzen, dass der Marktanteil des ÖV an der Mobilität jeden Bürger des nordamerikanischen Kontinents vor Neid erblassen lässt - dass der Marktanteil des ÖV in der Schweiz verdoppelt werden muss – sie werden es für ein Ding der Unmöglichkeit halten ... und trotzdem: Wussten Sie, und Sie wissen es im Übrigen und sind besser als ich in der Lage, die Relevanz und die Erfolgsaussichten einzuschätzen, dass die Behörden in Genf, gerade einmal 50 km von hier, sich bereits zu Beginn dieses Jahrzehnts offiziell zum Ziel gesetzt haben, den Anteil des öV in der Stadt bis zum Jahr 2020 zu verdoppeln, mit allem, was das an Projekten, großen Investitionen und Durchsetzungswillen bedeutet? Das sollte doch noch einmal erwähnt werden, selbst wenn ein solches mittelfristiges Ziel für den ganzen Planeten ganz sicher eher Städte wie Teheran oder Perth in Australien oder Lagos in Niger oder Länder wie die Vereinigten Staaten betrifft, die sich alle ehrgeizige Ziele gesetzt haben, weil sie zugleich von weiter unten starten und darüber hinaus mehr als andere mit noch deutlicheren Problemen in den Bereichen Mobilität, Umweltverschmutzung oder Verkehrsballung zu tun haben.

Das Ziel, den Anteil des öV zu verdoppeln, ist daher nicht unrealistisch, versteht sich aber auch gleichzeitig als sehr "weit gestecktes" Ziel, weil es angesichts der verschiedenen Gefahren, die die Welt bedrohen, nicht mehr darum geht, halbherzig vorzugehen, sondern alle öV-Akteure zu mobilisieren, damit diese die Gelegenheit

dieser Krise nutzen, um gemeinsam ein ehrgeizigeres Szenario zu entwickeln als das, bei dem wir in den vergangenen 25 Jahren brav mitgespielt haben.

Wie Sie ja wissen, muss man sich in Wirklichkeit nichts oder nicht viel ausdenken, alles ist bereits seit Langem gesagt, gedacht und ausgearbeitet worden, aber es geht darum, es gemeinsam zu wollen und Sie werden im Übrigen sehen, dass die Schweiz bei vielen Themen schon lange die richtigen Entscheidungen getroffen hat.

Auch wenn es zweifellos viele Lösungen gibt, die an das spezifische Umfeld angepasst werden müssen – es muss selbstverständlich nicht dasselbe in Bern, Rio de Janeiro, Dakar oder im neuseeländischen Auckland getan werden –, so ist der UITP doch der Auffassung, dass diese Lösungen zu 5 großen Problematiken gehören:

- Eine integrierte Vision der Stadtpolitiken aller Art entwickeln;
- Innerhalb des öV eine neue Kultur erzeugen, die stärker service- und betriebswirtschaftlich orientiert ist;
- Eine stabile und anhaltende Finanzierung der für die Entwicklung des Sektors benötigten Investitionen sicherstellen;
- Transportdienstleistungen bereitstellen, die zur bevorzugten Entscheidung der Bevölkerung werden und sich in das einfügen, was man den Lifestyle unserer Zeitgenossen nennen könnte;
- Immer wenn es angemessen ist, auf die Nachfrage einwirken, um die Verlagerung auf den öV zu begünstigen.

Bitte gestatten Sie mir, auf jeden dieser Punkte näher einzugehen.

Befassen wir uns zunächst mit dem ersten dieser Ziele. Wollen wir nicht alle Städte und Ballungszentren, in denen es sich gut leben, arbeiten und zur Schule gehen lässt, in denen wir uns bilden oder entspannen können, in denen der Raum unter den verschiedenen städtischen Akteuren gerecht verteilt ist und in denen wir uns mühelos fortbewegen können?

Es ist wahrscheinlich nicht schwer, sich das richtige Rezept dafür vorzustellen.

Was die Mobilität anbelangt, so geht es zunächst darum, die Aktionen aller Mobilitätsakteure zu koordinieren. Die Schweiz hat ebenso wie Deutschland und einige Regionen und Städte Frankreichs viele Längen Vorsprung auf diesem Gebiet, da sich die organisierenden Behörden oder sogar der Verbund und andere Transportgemeinschaften seit Jahren, bzw. seit Jahrzehnten dafür einsetzen, das Angebot der verschiedenen Betreiber ebenso wie ihre Tarife und ihre Fahrgastinformationssysteme so zu koordinieren, dass der Fahrgast problemlos von einem Betreiber zum anderen wechseln kann, um seinen Bestimmungsort zu erreichen. Aber diese schönen Beispiele sind selten und in den meisten Ländern der Welt (ich könnte Ihnen stundenlang von den verheerenden Folgen des belgischen Föderalismus auf die Intermodalität in dem kleinen Land, aus dem ich komme, erzählen) bleibt noch viel zu tun, um diesen *seamless travel* zu gewährleisten, der einer der Schlüssel für die Entwicklung des Marktanteils des öV ist.

Diese notwendige Koordination reicht jedoch nicht aus, um die Entwicklung des ÖV zu gewährleisten. Zunächst – und dieses Hindernis ist absolut zu vermeiden – darf die beschriebene Koordination der Betreiber nicht dazu führen, die schöpferische Initiative der Betreiber auf kommerziellem und dem Gebiet der Dienstleistungen zunichtezumachen: Es muss daher ein vernünftiges Gleichgewicht zwischen der

notwendigen Koordinierung durch die organisierende Behörde und der unternehmerischen Freiheit der Betreiber gefunden werden, die nicht auf ihre Rolle als einfache km-Produzenten beschränkt werden dürfen.

Da die Stadt ein Gebiet ist, in dem sich verschiedene Politiken mischen, ist es anschließend geboten, für eine wirksame Koordinierung der Stadtpolitiken in den Bereichen Stadtplanung, Raumordnung, Polizei, Steuern, Parken und ... Mobilität Sorge zu tragen. Diese Selbstverständlichkeit ist, obwohl inzwischen allgemein anerkannt, in den meisten Ländern weit von ihrer praktischen Umsetzung entfernt, da die Versuchung für jeden „Eigentümer“ dieser Problematiken groß ist, sich auf die eigenen Kompetenzen zu konzentrieren, ohne deren Integration mit den von den Kollegen entwickelten Maßnahmen zu akzeptieren. Unter diesem Gesichtspunkt und von außen betrachtet gehen das UVEK und die hier versammelten Kompetenzen, die die Bezeichnung des Departements impliziert, mit gutem Beispiel voran, selbst wenn es, wie ich annehme, in der Praxis, und im Laufe des heutigen Nachmittags wird sicher der eine oder andere von Ihnen noch das Wort ergreifen, um den Abstand zwischen Theorie und Praxis und insbesondere die Probleme zu betonen, die durch die Zuständigkeit der Kantone auf dem Gebiet der Raumordnung entstehen.

Letzter Punkt zu diesem Thema, und auch hier hat sich die Schweiz meines Erachtens seit Langem mit den notwendigen Instrumenten ausgestattet: Die städtischen, regionalen oder nationalen Gebietskörperschaften, deren Mobilitätspolitik selbstverständlich abgestimmt werden müssen, müssen, wenn sie Fortschritte machen wollen, sich ehrgeizige Entwicklungspläne für den öV geben, mit quantifizierbaren Zielvorgaben und Instrumenten, die es möglich machen, die Erreichung dieser Ziele zu verfolgen. Das ist in Europa oft, aber in vielen Teilen der Welt selten der Fall, und es gibt auf diesem Gebiet noch viel zu tun, selbst wenn es erfreulich ist, dass Städte wie Peking aus Anlass der letzten olympischen Spiele oder Städte wie Bogota oder Lagos sich Generalverkehrspläne gegeben haben, die ihnen dabei helfen dürften, die ehrgeizigen Ziele für den öV zu erreichen, die sie sich für das Jahr 2020 gesetzt haben.

Das zweite Instrument, das entwickelt werden muss, ist nicht minder ehrgeizig. Ich möchte daran erinnern, dass es darum geht, eine neue Unternehmenskultur zu schaffen, die aus unserem Sektor einen Sektor machen sollte, der durch seinen Unternehmergeist gekennzeichnet und fähig ist, Kapital und Talente anzulocken. Zu diesem Zweck geht es zunächst darum, klare, transparente und „faire“ gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die den - privaten oder öffentlichen – Betreibern die Sicherheit geben, dass sie investieren und ihr Unternehmen entwickeln können, ohne den unvorhersehbaren Entwicklungen der politischen Konjunktur ausgeliefert zu sein. Das sagt sich leicht, aber in Ländern wie dem meinen oder dem unserer großen französischen Nachbarn fällt es - selbst wenn es einen relativ stabilen Regelungs- und Vertragsrahmen gibt - einigen Politikern noch immer schwer zu akzeptieren, dass ein Betreiber Geld verdienen darf, und die Renditeniveaus, die akzeptiert werden, sind noch immer sehr weit von dem entfernt, was der Markt als Entgelt für das eingegangene Risiko für normal hält.

Wenn der Rahmen erst einmal gesetzt ist, lastet das Hauptproblem dagegen auf den Schultern der Betreiber: Es geht darum, industrielle Serviceunternehmen zu werden, im Gegensatz zu einfachen Produktionsunternehmen, und in unseren Unternehmen all die Verwaltungstechniken einzuführen, die uns dabei helfen sollen, die Leistung unserer Unternehmen zu steigern und ein Human-Resources-Management zu entwickeln, das

uns gestattet, Talente anzulocken, unsere Mitarbeiter zu motivieren und im Unternehmen zu halten.

Wenn ich mir dazu eine Anmerkung erlauben darf: Auf diesem Gebiet profilieren sich die Schweiz und ihr ÖV schon seit Langem. Mit scheint, dass etliche ihrer Transportgesellschaften schon seit Langem kunden- und serviceorientiert sind, und auch wenn diese Einschätzung zweifellos im Wesentlichen auf persönlichen Erfahrungen beruht, die ich vor 50 Jahren gemacht habe, als ich zum ersten Mal den Postbus benutzt habe, so glaube ich, dass auf diesem Gebiet überwiegend Konsens herrscht: Es ist dem Schweizer ÖV gelungen, seinen Mitarbeitern eine Servicebereitschaft einzuhämmern, die man nur in wenigen Ländern antrifft ...

Die dritte Herausforderung ist nicht weniger groß: Es geht darum, eine stabile und anhaltende Finanzierung für die Entwicklung des Sektors sicherzustellen.

Seit einigen Jahren entwickelt sich der ÖV in der Tat im Eiltempo, vor allem dank gezielterer Maßnahmen seitens der Behörden, aber dieser beachtliche Erfolg hat für die Betreiber auch eine Schattenseite: Es ist schwer, die Material- und Infrastrukturkapazitäten zu finanzieren, die nötig sind, um die wachsende Nachfrage zu befriedigen, und dieses Problem wird zur größten und permanenten Obsession der Manager der großen öffentlichen Verkehrsnetze.

Zwei Antworten bieten sich hier an.

Die staatlichen Stellen tragen in dieser Hinsicht eine große Verantwortung. Man kann in der Tat nicht lauthals die Entwicklung des öV verlangen und ihn dann nicht mit den nötigen Mitteln ausstatten, um dieser Entwicklung zu ermöglichen. Unter diesem Gesichtspunkt sind Franzosen und Schweizer in diesen Krisenzeiten zweifellos besser dran als andere. Während die Regierung noch vor einigen Jahren ihren Beitrag zur Finanzierung bereits gestarteter Straßenbahnprojekte auf eigener Trasse drastisch reduziert hatte, haben sich die Herren Sarkozy und Borloo seit dem Umweltgipfel verpflichtet, bis zu 4 Milliarden Euro zur Finanzierung von 1.500 km neuen Straßenbahnschienen beizutragen und planen zugleich, das TGV-Netz bis 2020 zu verdoppeln.

Wenn ich richtig verstanden habe, haben die Bundesregierung und das Bundesparlament der Schweiz, vor allem nach der Avanti-Initiative und als Reaktion darauf, einen Infrastrukturfonds eingerichtet, der aus einem Teil der Mineralölsteuer und der Vignette gespeist wird und einen signifikanten Beitrag zur Finanzierung der Infrastrukturen ermöglicht, die für die Entwicklung des öV, vor allem in den Ballungsräumen, nötig sind. Unter diesem Gesichtspunkt weist die Schweiz erneut den Weg, wie sie es im Übrigen schon beim Eisenbahnverkehr mit all den Vorhaben und Umsetzungen auf dem Gebiet des kombinierten Straßen- und Schienenverkehrs, der NEAT, dem ZEB-Projekt oder der Eisenbahnstrukturreform getan hat.

Ein Gegenbeispiel zu diesen lobenswerten Initiativen - aber vielleicht sind die Dinge ja inzwischen korrigiert worden: Am 30. Juni dieses Jahres 2009 jedenfalls hatte Deutschland in all seinen Wirtschaftsbelebungsprogrammen auf Bundesebene nicht einen Cent für den öffentlichen Verkehr vorgesehen und es ohne Zweifel vorgezogen, seine Mittel vor allem für eine Verschrottungsprämie auszugeben, die von der lokalen Industrie lauthals gefordert worden war ...

Die Frage der Finanzierung des ÖV darf jedoch nicht allein auf den Schultern staatlicher Stellen ruhen, auch wenn ich zum Abschluss dieses Aspekts nur kurz das innerhalb der

EU sehr viel schwierigere Thema der Auswirkungen der öV-Investitionen (Infrastrukturen und rollendes Material) auf das Haushaltsgleichgewicht der Gebietskörperschaften erwähnen möchte, mit allem, was das an Vorschriften und Einschränkungen für diese Investitionen zur Folge hat.

Wenn unser Sektor langfristig noch effizienter und wertschöpfender würde, dürfte er in der Tat auch private Investoren anlocken. Es ist daher unbedingt notwendig, dass wir in unseren Unternehmen all die Maßnahmen ergreifen, die uns gestatten, gleichzeitig die Kosten zu reduzieren, insbesondere durch den Einsatz neuer Technologien, aber auch die Höhe unserer traditionellen Einnahmen zu maximieren und unsere Einkommensquellen zu diversifizieren.

Und schließlich sollten wir, auch wenn die Finanzkrise diesen Techniken möglicherweise einen Schlag versetzt hat, die alternativen Finanzierungsmethoden wie PPP-Projekte, Crossborder Leasing und andere Leasing-Übereinkommen ohne Zweifel nicht zu Grabe tragen: Sie bleiben eine Möglichkeit, die Aktiva ganz oder teilweise zu finanzieren, deren Finanzierung dem Staat angesichts seiner Verschuldung immer schwerer fallen wird.

Die beiden letzten Instrumente, die eingeführt werden müssen, müssen zweifellos zusammen behandelt werden.

Unserer Kunden haben sich radikal verändert. Aus Stammkunden und gewohnheitsmäßigen Benutzern, die häufig schnell mit unserem Angebot zufrieden waren, sind wunderliche Fahrgäste geworden, deren Fahrpläne oft nicht vorherzusehen, aber auf jeden Fall sehr ausgedehnt sind, die anspruchsvoll, ja sogar niemals zufrieden sind ...

Natürlich überzeichne ich die Dinge ein wenig, da uns im Handel, wie man so sagt, ja nichts anderes übrig bleibt, als dem Kunden, der ja die Existenzberechtigung unserer Tätigkeit ist, Recht zu geben und uns an ihn anzupassen.

Wir werden uns als immer mehr um ihn kümmern und alles tun müssen, damit der öffentliche Verkehr neben Coca-Cola, Twitter und Karos unter gesellschaftlichen, Umwelt- und sonstigen Gesichtspunkten nicht nur zu einer nützlichen und rational begründeten Sache wird, sondern damit unsere Kunden den Bus oder Zug, der sie befördert, auch lieben!

Etwas ernster betrachtet: Wir müssen sexy und zugleich effizienter werden, die Intermodalität mit allen Verkehrsträgern wie Car-sharing, Rad fahren, zu Fuß gehen, Taxi, Parkplätze usw. entwickeln und dank der neuen Technologien in der Lage sein, dem Fahrgast das Instrument des *smart travelling*, z. B. auf seinem Laptop oder, noch besser, auf seinem Organizer zur Verfügung zu stellen, kurzum: diesen ein wenig altmodischen öffentlichen Verkehr zu einer der Branchen zu machen, die im Trend liegen, wie man zu meiner Zeit sagte, damit es uns gelingt, König Auto ein wenig vom seinem Thron zu stoßen.

Natürlich hat das alles noch etwas von einem Traum und es gibt trotz allem noch viele Orte, wo die Benutzung eines Postbus zweifellos nicht die praktischste Fortbewegungsmöglichkeit ist, aber mir scheint dass vor allem Städte wie Zürich, Basel, München oder Wien schon solche Städte sind, in denen wir zu diesem *smart traveller* werden können, von dem ich gerade sprach.

Ich habe es schon in meiner Antrittsrede in Wien gesagt: So wie sich die großen europäischen oder amerikanischen Unternehmen von den großen Beratungsunternehmen wie Mac Kinsey oder BSCG beraten lassen, wenn sie sich um

die Entstehung neuer Großkonzerne aus den BRIC-Staaten oder anderen Schwellenländern sorgen, so bleiben nur zwei Dinge zu tun, um den Vorsprung gegenüber diesen neuen Akteuren zu bewahren: Innovationen aller Art (auf den Gebieten Technologie und Marketing) zu betreiben und diese Marken zu Geld zu machen, durch die das Vertrauen der Verbraucher in die eine oder andere Dienstleistung oder das eine oder andere Produkte, das von der Marke abgedeckt wird, zum Ausdruck kommt. Der öV muss sich davon inspirieren lassen: Durch die Innovation, um nicht durch das Auto herabgestuft zu werden, und durch die Qualität der Dienstleistungen, die von den Marken inspiriert werden und die sie repräsentieren, eine Markenbindung schaffen.

Das Marketing und die freundliche Aufforderung zu einem verantwortungsbewussten Verhalten haben jedoch leider ihre Grenzen.

Davon zeugen die Entwicklung unserer Städte und das relative Scheitern der Anreizpolitiken, die unsere Politiker in den vergangenen 30 Jahren entwickelt haben. Es lässt sich nicht von der Hand weisen, dass der öV Fortschritte gemacht hat, aber gleichzeitig ist der private Verkehr in einem Tempo gewachsen, sodass der Anteil des ÖV sich inzwischen - mit Ausnahme einiger Länder oder Städte, in denen der Staat erhebliche Anstrengungen unternommen hat – nur geringfügig entwickelt und nur mühsam dem Druck des privaten Automobilverkehrs standhält.

Vor allem hier müssen die staatlichen Stellen, die für die Zukunft unserer Städte verantwortlich sind, Mut beweisen und Maßnahmen entwickeln, die „*stick and carrot*“ miteinander verbinden, um gewissermaßen die private Mobilitätsnachfrage zu nötigen und die Verlagerung auf den öffentlichen Personennahverkehr zu „erzwingen“.

Das ist sicher politisch schwierig, aber warum sollten unsere Politiker, die stolz darauf sind, die Welt zu beherrschen, nicht in der Lage sein, die gefährlichsten Entwicklungen der Welt vorzusehen und die notwendigen Korrekturen vorzunehmen, die eine harmonische Entwicklung unserer Städte gewährleisten?

Das Spektrum der „Zwangs-“Maßnahmen kennt natürlich keine Grenzen. Ich meine natürlich die Systeme des *road pricing* oder der *congestion charge*, deren Wirksamkeit kaum zu leugnen ist, auch wenn es, was die Investitionen anbelangt, wahrscheinlich viel über die Systeme von London oder Stockholm zu sagen gäbe. Die technologische Entwicklung wird uns zweifellos darin unterstützen, intelligente Systeme einzuführen, die GPS und Steuersystem miteinander verbinden und zu solch tugendhaften Gleichungen führen werden wie: „Wenn ich mit einem sauberen Auto außerhalb der Stoßzeiten auf einer Landstraße fahre, werde ich eine minimale Gebühr zahlen, während eine Fahrt mit meinem Geländewagen ins Stadtzentrum während der Stoßzeit mich teuer zu stehen kommen wird“. Die Deutschen, Holländer und zweifellos auch die Belgier halten mit dem Projekt "*rekening rijden*" den Anfang einer intelligenten Besteuerung in Händen, deren Umsetzung zweifellos von der Einführung von Galileo abhängen wird, die aber, da dessen Verfügbarkeit inzwischen gesichert ist, nach dem Vorbild dessen, was die Schweiz zum Teil mit dem Infrastrukturfonds getan hat, die Möglichkeit bieten wird, den öV langfristig zu finanzieren, wenn der öV aus dieser wichtigen Schlacht als Sieger hervorgeht.

Es gibt selbstverständlich weniger zwingende Maßnahmen als diese und das Arsenal der möglichen Maßnahmen ist zweifellos größer: In diesem Zusammenhang sind Preisgestaltungsmaßnahmen denkbar, die von der Fahrtzeit abhängen; man könnte eine größere Flexibilität der Arbeitszeiten entwickeln um die Fahrgastkonzentration zu

Stoßzeiten zu verhindern; man könnte vor allem in allen Denkmodellen der Gestaltung des öffentlichen Raums und der Straßen dem öV und den sanften Transportmitteln den Vorzug geben, wobei der private Verkehr erst an dritter Stelle käme, nachdem die Transportlogistik für die Versorgung der Stadt mit Lebensmitteln und sonstigen notwendigen Dingen ihren Auftrag erfüllt hätte.

Das waren in Kürze die fünf großen Lösungen, die der öV zur Lösung der großen Probleme beitragen kann, mit denen die Weltgemeinschaft konfrontiert ist und die wir, die Betreiber, aber auch die organisierenden Behörden und sonstigen Akteure des Sektors als einmalige Chance, unsere Aktivitäten zu entwickeln, ergreifen müssen. Das Wiener Manifest ist unter diesem Gesichtspunkt einleuchtend. Der Zeitpunkt ist eindeutig gekommen, "Time ist now", damit

- die Betreiber die Entwicklung ihrer Unternehmen dank hochwertiger Dienstleistungen, Innovation und Unternehmertum sicherstellen;
- die Regierungen die Rolle des öV bei der Lösung etlicher Hypothesen, die die Welt belasten, anerkennen, die notwendigen Mittel dafür bereitstellen und den Sektor angemessen organisieren;
- die Städte und Regionen sich ehrgeizige und messbare Ziele hinsichtlich des Marktanteils des öV setzen und langfristige Mobilitätspolitiken fördern und entwickeln, die in die Gesamtheit der städtischen Politiken integriert sind;
- die Investoren sich in die langfristige Mobilität als Faktor der Wirtschaftsentwicklung einbringen,
- die Industrie innovative, zuverlässige und wirtschaftliche Produkte und Lösungen entwickelt.

Sie haben zweifellos verstanden, dass diese globale strategische Vision in jeder Region der Welt ausgestaltet und insbesondere von jeder kompetenten Machtebene angepasst werden muss. Die Schweiz gehört in diesem Zusammenhang sicher zur Avantgarde, da etliche Empfehlungen, die ich hier ausgesprochen habe, in Ihrem Land bereits umgesetzt worden sind.

Aber diese optimistische Vision ist zweifellos ein wenig zu optimistisch und ich nehme an, dass die Fortsetzung dieses Nachmittags uns während der anschließenden Diskussion die Möglichkeit geben wird, einen realistischeren Überblick über die Situation und die Herausforderungen, denen sich unsere Gemeinschaft stellen muss, zu gewinnen. Sie sollten auf jeden Fall wissen, dass wir uns bei der UITP vollkommen bewusst sind, dass das, was hier vorgeht, immer eine Inspirationsquelle für die künftige Entwicklung des öV ist.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

AF am 1. September 2009.