

## **Eröffnung der AutoExpo Zug, 27. März 2009**

### **Wo bleibt das Individuelle beim Individualverkehr, wo das Besondere beim eigenen Automobil?**

Begrüssung von Regierungsrat Matthias Michel, Volkswirtschaftsdirektor

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich habe mir für das Grusswort heute die Frage gestellt: Wo bleibt das Individuelle beim Individualverkehr, wo das Besondere beim eigenen Automobil?

Bevor ich zu diesen Ausführungen komme, möchte ich zu einem eben aktuell gewordenen Thema kurz sprechen: Der Idee des Gratis-Angebots an öffentlichem Verkehr (öV).

#### **Können und wollen wir uns Gratis-öV leisten?**

In den Zeitungen von gestern und heute wird ja suggeriert, im Rahmen des Tages der Wirtschaft der Zuger Wirtschaftskammer sei die Idee des Gratis-öV gut aufgenommen worden; und ich hätte mich positiv dazu geäußert mit den Worten, der Kanton Zug könne sich das leisten. Heute wird verstärkt - und mit der Schlagzeile "Bus und Bahn sollen in Zug gratis werden" wird der Bevölkerung suggeriert und dann mit meinem Bild noch der falsche Eindruck erweckt, dies sei eine Forderung des Volkswirtschaftsdirektors.

Ich möchte das hier klar stellen:

Die Idee, gratis öV zu fahren mag verlockend sein; und ich habe Verständnis, dass dieses Postulat von Zeit zu Zeit auf der politischen Agenda erscheint. Der öV ist offensichtlich salonfähig geworden; und es wird erkannt, dass wir in Zukunft die steigende Mobilität noch viel mehr mit kollektiven Verkehrsmitteln, sprich öV, bewältigen müssen.

Nur: Die Frage des Moderators war nur, ob der Kanton Zug sich Gratis-öV leisten könne, ob somit die entsprechenden Kosten gedeckt werden könnten: Ich habe als Antwort nur gesagt, dass wir uns das leisten könnten, dass wir also die entsprechenden Einnahmeausfälle verkraften könnten. Ob das Sinn macht, ob es wirkungsvoll ist, ist damit überhaupt nicht gesagt - das steht auf einem anderen Blatt.

Nur habe ich im gleichem Atemzug ein grosses ABER dahinter gestellt und gesagt, dass es wesentlichen Gründe gegen diese - auf den ersten Blick verlockende - Idee gäbe, nämlich:

- Gemäss allen Erkenntnissen (und auch unserer eigenen Befragung) ist in unserem Kanton der Preis keine Einstiegshürde zum öV (nur 6 Befragte von mehr als 900 haben gesagt, die Preise seien zu hoch!);
- Die Motivation zur Nutzung des öV liegt also nicht beim Billettpreis, sondern an aller erster Stelle darin, dass man gute, schnelle Verbindungen und Anschlüsse hat, ausreichend Sitzplätze hat, und dass genügend Kapazität bereit steht;
- Wenn der Kanton mehr für den öV investieren will, so ist dies in Infrastruktur (in Linien, Schienen, erhöhte Fahrzeugkapazität) zu investieren).
- Wenn schon, dann wäre zusätzliches Geld des Staates wirkungsvoller zur Investieren, nämlich in den Ausbau von Schiene - und auch Strasse (Busse verkehren bekanntlich auf Strassen). Und bekanntlich ist unser dringendstes Problem beim Kapazitätsausbau der Zimmerberg II - Tunnel.

Fazit: Wenn man mehr Leute zum Umsteigen auf und zur Nutzung des öV bewegen will, dann braucht es andere Massnahmen als Gratisbillets. Es wird Aufgaben von Regierung und Parlament sein, sich mit diesen Fragen zu beschäftigen und dann darüber zu entscheiden.

### **Individuelles beim Individualverkehr**

Nun zur eingangs erwähnten Frage, was heute beim Individualverkehr denn noch individuell ist

Das Auto spricht uns an als Individuum. Die Geschichte des Autos ist eine beeindruckende Geschichte der Technik. Sie ist auch die Geschichte der Individualisierung, hier im Bereich der Mobilität. Das Auto ist zum Symbol der individuellen Fortbewegung schlechthin geworden, und - im Verlauf der Zeit mehr und mehr - auch des individuellen Geschmacks. Die Präferenzen an Typ, Marke, Ausstattung usw. sind Ausdruck individueller Freiheit in ganz verschiedener Hinsicht.

### **Einschränkungen der individuellen, automobilen Freiheit**

Nun wissen wir, dass mehrere Faktoren zur Einschränkung dieser Freiheit geführt haben. Das Wachstum von Bevölkerung, Firmen und damit auch Arbeitsplätzen auf relativ engem Raum sowie das steigende Mobilitätsbedürfnis weit über die berufliche Notwendigkeit hinaus haben zu einer Verdichtung des Verkehrs geführt, welche mit Strassenbau alleine kaum mehr zu bewältigen ist. Flankierend dazu kamen erhöhte Vorschriften und Kontrollen für mehr Sicherheit und gegen den Schadstoffausstoss.

In jedem einzelnen Bereich sind diese Entwicklungen durchaus verständlich - und auch unabdingbar. Doch in ihrer Gesamtheit wirken sie einschränkend. Wo bleibt hier die Freiheit, wo bleibt der Individualismus, kann man sich fragen.

### **Individualisierung des öffentlichen Verkehrs**

Eine entgegengesetzte Entwicklung hat der öffentliche Verkehr genommen, wobei diese Entwicklung zum Teil erst im Entstehen begriffen ist, nämlich die Individualisierung des öffentlichen Verkehrs. Früher fuhr man tatsächlich noch kollektiv: nämlich stündlich in grössere Städte, man stand dann kollektiv an der Bus- oder Tramhaltestelle und wartete kollektiv 30 Minuten bis zur nächsten Abfahrt. Oder man löste kollektiv am Schalter für eine Gruppe 20 Kartontickets.

Heute kauft man das Ticket per Handy und - zumindest im urbanen Raum - gibt es 7.5 Minuten-Takt zu Stosszeiten und sonst Viertelstundentakt, in Fernzügen stehen Businessabteile zur Verfügung, in denen ich meiner Arbeit auf dem Laptop individuell nachgehen kann.

Die Entwicklung wird und muss weitergehen in diese Richtung: Ein- und Aussteigen werden automatisch tariflich erfasst werden; auch die Preise werden unterschiedlich sein, je nach Tageszeit und Streckenwahl; sodann werde ich mehrere Qualitätsklassen mit individuellen Ausstattungen zur Verfügung haben - analog zu den unterschiedlichsten Typen und Marken bei Autos usw. In dieser Entwicklung zur Individualisierung, zur stärkeren Berücksichtigung der persönlichen Wünsche, sehe ich beim öffentlichen Verkehr ein grosses Potenzial.

Ich denke, dass in absehbarer, sicher aber in ferner Zukunft die Unterschiede zwischen privatem motorisierten Individualverkehr und öffentlichem Kollektivverkehr kleiner und kleiner werden. Mit anderen Worten: Dass die klassischen Kategorien des MIV (motorisierter Individualverkehr) einerseits und des öV (öffentlicher Verkehr) andererseits mehr und mehr zusammenwachsen. Formen wie z.B. Rufbusse, Gruppentaxis, Kleinbusse, Firmenbusse, Mitfahrgelegenheiten usw. werden an Bedeutung gewinnen.

## Sinn und Chance der AutoExpo

Vor diesem Hintergrund können wir uns nun fragen: Wo bleibt denn die Motivation der Hersteller, etwas Individuelles, etwas Besonderes zu schaffen; und wo bleibt die Freude des Käufers und der Automobilisten, ein individuelles Gefährt zu fahren?

Das führt auch zur Frage: Was für Ziele hat sich die AutoExpo gesteckt? Im Grusswort in der Messezeitung habe ich diese Frage explizit vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise gestellt - und hoffentlich auch beantwortet. Hier stelle ich die Frage generell. Ich denke, dass gerade vor diesem Hintergrund die Auswahl der Typen, Modelle und Marken sowie auch die Kommunikation an Bedeutung gewinnen. Autos müssen sich heute anders auszeichnen und differenzieren als früher; dementsprechend sind die Anforderungen an die Hersteller und Verkäufer gestiegen:

Einerseits sollen Autos, als Gebot der Stunde, energie-effizient sein, wenig Kraftstoff verbrauchen und wenig Schadstoffe ausstossen. In diesem Zusammenhang steht die Anstrengung vieler Kantone, auch die des Kantons Zug, die Motorfahrzeugsteuer nach ökologischen Kriterien zu gestalten. Aus meiner Sicht ist das Engagement der Autoindustrie von Belang, nicht bloss nach dem Kriterium des Hubraums bemessen zu werden, sondern nach umfassenden, ökologisch sinnvollen Kriterien.

Andererseits erwarten wir Spurtstärke, wenig Lärm und Eleganz. In diesen Herausforderungen liegt denn auch die Chance einer Autoausstellung: Wem gelingt es am besten, diese Qualitäten der Technik und der Ästhetik, gepaart mit unseren heutigen Anforderungen der Ökologie und Wirtschaftlichkeit, miteinander zu verbinden? Wer hat das cleverste Angebot? Wem gelingt es, unsere Freude an hervorragender Technik, an Form und Farbe am besten zu wecken?

Mit anderen Worten: Welches Automobil spricht sowohl Kopf als auch Herz an, und lässt unser Gewissen gegenüber der Umwelt ruhig? Welches Mobil lässt unseren Kopf heiss werden, unser Herz höher schlagen und unseren Atem stocken? Lassen Sie sich anregen - es gibt Modelle, bei denen diese Symptome auftreten!

Dass diese Symptome an dieser Ausstellung möglich werden, dafür danke allen Verantwortlichen der AutoExpo. Allen Ausstellern wünsche ich, dass sie die richtigen Modelle für die aktuelle Nachfrage bereit haben. Allen Besuchenden wünsche ich einen guten Blick bei der Auswahl!