



Mobilität als Standortfaktor eines erfolgreichen Lebens- und Wirtschaftsraums

Referat von Regierungsrat Matthias Michel, Volkswirtschaftsdirektor anlässlich der Generalversammlung der Zugerland Verkehrsbetriebe AG vom 21. Juni 2007

Sehr geehrte Damen und Herren Aktionäre

Sehr geehrte Damen und Herren Mitarbeitende und Mitglieder der Geschäftsleitung und des Verwaltungsrats der Zugerland Verkehrsbetriebe AG

Sehr geehrte Gäste

Es ist landläufig üblich, jeweils neue Regierungsräte oder neue Amtsvorsteher möglichst bald als Redner vors Mikrofon zu kriegen. Quasi als Primeur. Da seit meinem Wechsel in die Volkswirtschaftsdirektion doch schon mehr als fünf Monate vergangen sind, fühle ich mich jedoch nicht mehr als Primeur. Aber ich fühle mich prima. Weshalb? Und weshalb ist für mich diese Einladung zum Referat alles andere als eine Pflichtübung, sondern eine wirkliche Freude? Ich nenne Ihnen zwei Gründe.

Erstens, weil die Mobilität und insbesondere der öffentliche Verkehr ein **bedeutender volkswirtschaftlicher Faktor** ist. Die Freude in einer Volkswirtschaftsdirektion über das Wachstum von Arbeitsplätzen ist bei uns gepaart mit der Verantwortung dafür, auch die nötigen Verkehrsinfrastrukturen für Arbeitspendler bereit zu stellen.

Zweitens sind ich und meine Familie **eifrige Kunden des öffentlichen Verkehrs**. Weil wir kein eigenes Motorfahrzeug haben, erfahren wir (im wörtlichen Sinn) alle Seiten des Angebots der ZVB, der SBB und weiteren schweizerischen und ausländischen Transportunternehmungen: Angefangen von den täglichen Mobilitätsbedürfnissen bis hin zu Ferienreisen, oder angefangen vom Mutter/Vater-Kind-Tross mit Kinderwagen bis hin zum Verladen einer ganzen Familie mit Velos. Und wir fühlen uns vom öV wirklich gut bedient. Ich habe somit eine schöne **berufliche, ja amtliche, wie auch private Motivation**, zum Thema Mobilität als Standortfaktor zu sprechen.

Das Thema meiner Ausführungen betrifft die **Mobilität als Ganzes**, d.h. der öffentliche und der Individualverkehr. Eines vorweg: es braucht zwingend beides und die beiden Mobilitätsarten müssen gut vernetzt sein. Auch Mobilität muss heute ganzheitlich betrachtet, organisiert und bereitgestellt werden.

Grosse Nachfrage nach Mobilität

Beginnen wir mit der Nachfrage nach Mobilität. Die **grösste Mobilitätsnachfrage** generiert die **Freizeit** mit einem Anteil von über 40% schweizweit. Der zweitwichtigste Mobilitätszweck ist dann die **Arbeit** mit rund 23% Anteil schweizweit am Gesamtkuchen. In der Region Zug dürften die Arbeitswege noch bedeutender sein, dies aufgrund folgender Fakten: Im Kanton Zug arbeiten rund 70'000 Menschen, wovon jeden Tag über 20'000 in unseren Kanton pendeln bzw. über 12'000 ihn zur Arbeit verlassen.

In Zukunft rechnen wir gemäss **Prognosen der kantonalen Richtplanung** ist bis ins Jahr 2020 mit einer **Verkehrszunahme von nicht weniger als 40 %!** Allein im öffentlichen Verkehr gehen wir - angesichts der kurz- bis mittelfristig starken Siedlungsentwicklung schon bis ins Jahr 2012 von einem Zuwachs von 15 bis 20% aus.

Gute Verkehrserschliessung als Standortvorteil

Angesichts dieser heutigen und zukünftigen Zahlen erscheint es einleuchtend, dass eine optimale Verkehrserschliessung als ein **wesentlicher Schlüsselfaktor** von erfolgreichen Wirtschaftsstandorten gilt (diese neben Steuern und der Verfügbarkeit von hoch und gut qualifiziertem Personal). Primär denkt man dabei an **Infrastrukturen** wie Autobahnen, an Kantons- und Gemeindestrassen sowie an Schienenverbindungen. Zug kann da Einiges bieten. Der öffentliche Verkehr wurde in den letzten 20 Jahren stark ausgebaut - und wir bleiben zum Beispiel mit dem derzeitigen Ausbau der S 1 (Doppelspur Cham-Rotkreuz) und der geplanten neuen Halte- und Ausweichstellen entlang der S 2 hier voll auf der Schiene.

Und nach 30 Jahren Pause werden nun auch wieder im Kanton Zug wichtige Umfahrungrassen gebaut. Die entsprechenden Bauvorhaben kennen sie sicher.

Was der erwähnte Parameter "Verkehrsanschliessung" jeweils ausser Acht lässt, ist der Umstand, dass für einen erfolgreichen Lebens- und Wirtschaftsraum nicht allein das Infrastrukturangebot massgebend ist, sondern viel mehr die auf diesem Angebot **mögliche Mobilität**. Erfolgreich ist eine Region nicht dann, wenn sie möglichst viele Strassen und Schienen hat, sondern wenn sie **auf den vorhandenen Infrastrukturangeboten eine möglichst optimale Mobilität** anbieten kann. Gerade in diesem Bereich hat der Kanton Zug in der Schweiz Pionierarbeit geleistet, in dem es ihm gelungen ist, auf einem bestehenden Eisenbahntrasse der SBB zwischen Baar und Luzern bzw. Zug und Erstfeld eine neue Mobilität mit der **Stadtbahn** und ein **neues Verknüpfungskonzept von Bahn und Bus** an den entsprechenden wichtigen Bahnhöfen zu implementieren. Dies war weitgehend ohne zusätzliche Gleise möglich. Damit wurden nicht nur Kosten gespart, sondern die Mobilitätsbedürfnisse zahlreicher Kundinnen und Kunden konnten optimal befriedigt werden.

Wahl des Verkehrsmittels

Angesichts der beschriebenen wachsenden Mobilitätsnachfrage ist es nicht Sache des Staates, diese Nachfrage künstlich bremsen zu wollen; das ginge auch nicht. Ich erinnere hier auch an das **Gebot des Richtplans**: Im öffentlichen Verkehr haben wir **nachfrageorientiert** zu handeln, d.h. die **Nachfrage ist zu befriedigen**. Immerhin hat die öffentliche Hand als Verantwortliche für die Verkehrsrichtplanung und als Bestellerin von Infrastruktur und Fahrplanangeboten des öffentlichen Verkehrs - hat **wesentlichen Einfluss** darauf, auf welche Weise diese Nachfrage erfüllt wird. Betrachten wir einmal das **heutige Wahlverhalten** bezüglich Art der Verkehrsmittel - es ist der sog. **Modalsplit**: Mit einem Anteil von fast 70% an den gefahrenen Kilometern dominiert der motorisierte Individualverkehr klar, gegenüber 20% öV (der Rest ist Langsamverkehr). Diese Verteilung (gemäss dem Mikrozensus 2005, einer gross angelegten Umfrage des Eidg. Amtes für Statistik zum Verkehrsverhalten) erachte ich als zu ungleichgewichtig. Zum Schutz unserer nächsten Umwelt, zur Vermeidung von Staus und Staukosten - und somit aus ökonomischen wie ökologischen Gründen -

muss dieser Modalsplit verbessert werden. Es liegt im öffentlichen Interesse, im öffentlichen Wohl, ein optimales öffentliches Verkehrsangebot bereitzustellen.

Insbesondere muss es das Ziel sein, das **Wachstum an Arbeitspendelverkehr** soweit als möglich auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern; gerade beim Arbeitspendelverkehr muss dies aus folgenden Gründen besonders gut gelingen: Die Arbeitspendelströme eignen sich aus mehrer Gründen besonders dafür, vom öffentlichen Verkehr aufgefangen zu werden: Sie sind berechenbar: Es sind täglich immer ungefähr dieselben Personemengen, die jeweils zu begrenzten Zeiträumen dieselben Strecken befahren. Und dann auch ohne grosses Reisegepäck.

Ebenso herausgefordert sind wir beim **Freizeitverkehr**, der wie gesagt die meisten Mobilitätsbedürfnisse generiert. Um den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, muss das **Gesamtsystem** des öffentlichen Verkehrs frühzeitig ausgebaut und attraktiv gestaltet werden. Um dies richtig zu tun, dazu müssen wir die **Gründe genau kennen**, weshalb die Bevölkerung nun sich jeweils für das Auto oder dann die Bahn oder Tram oder Bus entscheiden. Wir kennen diese **Wahlkriterien** aus der erwähnten Umfrage (Mikrozensus 2005) Ich möchte die **drei Hauptkriterien** nennen, jeweils für den Freizeit- und Arbeitsverkehr:

- Als wichtigstes Kriterium wird die **Reisezeit** genannt - hier entscheiden sich eine klare Mehrheit der Befragten für den Individualverkehr (ich komme darauf zurück).
- Dann folgt das Kriterium der **mangelnden Alternativen**: Wer keine vernünftige öV-Anbindung in der Nähe hat, nimmt das Auto.
- Im Arbeitsverkehr kommt dann als drittwichtigstes Kriterium die **Verlässlichkeit** des Verkehrsmittels - und hier schneidet der öV z.B. besser ab als der Individualverkehr. Gefolgt dann vom **Kriterium des Reisegenusses**, welcher beim Freizeitverkehr eine höhere Bedeutung hat.

Wenn wir somit den öffentlichen Verkehr noch attraktiver gestalten wollen, haben wir primär **bei diesen Hauptkriterien anzusetzen**, nämlich: Verkürzung der Reisezeit, gute Anbindungen in erreichbarer Nähe, Verlässlichkeit und Reisequalität. Dazu möchte ich mich im Folgenden äussern.

Reisezeit und Anbindungen

Wie verbessern wir die **Schlüsselkriterien Reisezeit und gute Anbindungen**?

Mit den bereits erwähnten Ausbauten von S 1 und 2 können wir auf diesen Strecken den **Takt verdichten**. Was passiert aber auf der Strasse? Bisher haben wir wo immer möglich mit Busspuren und Lichtsignalbevorzugungen dem öffentlichen Verkehr auf den Zuger Strassen freie Fahrt verschafft. Dieses System ist gut, aber leider ausgereizt. Wir studieren deshalb bei der Volkswirtschaftsdirektion im Auftrag des Kantonsrats ein **Konzept für einen neuen Feinverteiler**. Der Feinverteiler ist ein Teil des Gesamtsystems "öffentlicher Verkehr". Neben dem Grobverteiler (Schnellzüge, Interregio und Regionalzüge) und dem Mittelverteiler (S-Bahn und Stadtbahn) kommt der Feinverteilung in die einzelnen Quartiere eine wichtige Bedeutung zu. Diese Aufgabe kann durch ein **schienenungebundenes System** - sprich Bus - effizient und kostengünstig gelöst werden. Im Vordergrund des Interesses und der Evaluation stehen Doppelgelenkbusse oder so genannte "Pneutrams". Beispiele aus Frankreich und Deutschland zeigen, dass solche modernen Fahrzeuge eine positive Wirkung auf die Nachfrage haben. Diese Feinverteilung könnte ca. ab dem Jahr 2012 in der Agglomeration Zug **zusätzliche staufreie öffentliche Verkehrsverbindungen** anbieten. Die ZVB hat richtigerweise ihr Interesse an der Führung eines solchen Systems umgehend signalisiert, evaluiert derzeit geeignete Fahrzeugtypen. Und die ZVB wird für den Kanton dann auch bei der allfälligen Umsetzung sicher ein Keypartner sein.

Das Kernstück des Feinvertailers ist eine **neue Linienführung für den öffentlichen Verkehr** zwischen den Arbeitsplatzentwicklungsgebieten Städtler Allmend, Sumpf, Steinhauser Allmend und Chollerstrasse. In diesen Gebieten wird grosses Gewicht auf Bevorzugungsmassnahmen gelegt, um einen attraktiven, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Busbetrieb ohne grosse Fahrverzögerungen und Verlustzeiten zu gewährleisten.

Reisegenuss/Komfort

Als wichtiges Kriterium zur Wahl des Verkehrsmittels gilt gemäss der erwähnten Umfrage der **Reisegenuss, vornehmlich natürlich im Freizeitverkehr**, welcher den Hauptteil unse-

res Mobilitätsverhaltens ausmacht, aber auch im täglichen Arbeitspendelverkehr. Der Reisegenuss und die Qualität des Reisens - einmal abgesehen vom Tempo - beinhaltet, dass man einen gewissen **Standard** erwartet. Es geht also nicht einfach darum, Personen einfach möglichst häufig und billig von A nach B zu transportieren, sondern für Kundinnen und Kunden auch einen gewissen Komfort anzubieten. Dazu gehören sicherlich neuzeitliche Fahrzeuge, die einfache und schnelle Ein- und Ausstiege, Geräumigkeit, Ruhe und Sicherheit ermöglichen (die Zugerland Verkehrsbetriebe AG hat hier eine sensationell gute Flottenpolitik mit neuestem Rollmaterial). Dazu gehören auch genügend Sitzplätze, gute Informationssysteme für die Fahrgäste, freundliches Fahrpersonal, sichere Anschlüsse auf das übergeordnete Transportnetz, sowie saubere, helle, witterungsgeschützte Haltestellen und Goodies wie persönliches Infomaterial, Gratiszeitung 20-Minuten, Gipfeli usw..

Gerade Personen, welche alternativ für Arbeit oder Freizeit auch das Auto nehmen könnten, müssen hier **besonders abgeholt und gepflegt** werden. Solche Personen sind auch bereit einen etwas **höheren Preis für den erhöhten Komfort** zu zahlen. Auf guten Wegen betr. Service am Kunden sind wir mit dem Tarifverbund: Der Kanton Zug hatte als einer der ersten Kantone einen integralen Tarifverbund und sog. Interabos zu den grossen Nachbarstädten. Und der Z-Pass mit seinen Abonnements im Raum Zürich soll seinen ungebrochenen Erfolg von zur Zeit 11,8 % Umsatzsteigerung gegenüber dem Vorjahr künftig auch auf alle Billetarten ausdehnen.

Mich freut es auch, dass die ZVB in ihrer Strategie 2007-2012 besonders das **Segment "Ausflugstourismus und Freizeitverkehr"** fördern will. Denn wie schon angetönt, werden die meisten Kilometer (und zu 70% Autokilometer) für die Freizeit gefahren. Hier liegt somit ein **grosses Potenzial**.

Wenn es um Reisegenuss und Komfort geht, ist die mehr als eine technische Angelegenheit. Die **Menschen**, die uns chauffieren, bedienen und informieren sind ganz zentral. Der persönliche Einsatz jeder und jedes Mitarbeitenden der ZVB prägt den guten Service und das **gute Image**. Ich weiss, dass die **ZVB in diesem Bereich grosse Anstrengungen** unternimmt, damit ein guter menschlicher Kontakt zwischen den Spezialistinnen und Spezialisten bei den ZVB und ihren Kundinnen und Kunden möglich ist. Dies gilt nicht nur für die

Fahrdienstmitarbeitenden, sondern auch für die nachgelagerten Dienste insbesondere im Service-, Informations-, Marketing- und Reklamationsbereich. Die ZVB hat dabei den riesigen Vorteil, dass sie **in der Region extrem gut verankert** ist und zu 90 % der Zuger Bevölkerung, sei es dem Kanton und den 11 Zuger Gemeinden gehört. Lange Zeit war sie deshalb auch Monopolist, wobei diese juristische Ausgangslage nun aufgrund von Veränderungen im Bundesrecht angepasst werden musste. Das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr ist deshalb kein ZVB-Gesetz mehr. Der Regierungsrat und der Kantonsrat haben aber mehrmals klar bekräftigt, dass die **ZVB weiterhin der Schlüsselpartner** der öffentlichen Hand in der Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr sein soll.

Blick über die Grenze: Eine Metropolitanregion wächst zusammen

Abschliessend lade ich Sie noch ein zu einem **Blick über die Grenzen des Kantons Zug**. Ich habe die gewaltigen Pendlerströme bereits erwähnt. Diese sind Ausdruck einer generell überdurchschnittlichen volkswirtschaftliche Entwicklung mit entsprechendem Wachstum des Kantons Zug aber auch seiner Nachbarkantone. So sind auch die **Bahnfrequenzen der Strecke Zürich - Zug - Luzern überproportional** gewachsen. In den letzten 4 Jahren wurde auf dieser Strecke das Angebot der Schnellzüge kaum verändert, trotzdem haben die zurückgelegten Personenkilometer um rekordverdächtige 22 % zugenommen. Die Strecke Zürich-Zug belegt im Fernverkehr der SBB bei den Frequenzen den dritten Rang, noch vor der Paradestrecke Zürich - Bern. Diesem stark **wachsenden Verkehr in der Metropolitanregion Zürich** will der Bund nun Grenzen setzen, denn er ist zum dringend nötigen Bau des Zimmerberg Basistunnels aus finanziellen Gründen nicht mehr bereit. **Dagegen setzen wir uns zur Wehr.**

Gemeinsam mit den übrigen Kantonen der Schweiz setzen wir uns dafür ein, dass für die **Zusatzkosten des Jahrhundertbauwerks NEAT** eine geeignete Finanzierung gefunden wird. Dadurch sollen mehr Mittel für die übrigen Bahnprojekte zur Verfügung stehen. Wir rechnen uns dann gute Chancen aus, dass der Zimmerberg Basistunnel nicht mehr dem Rotstift des Bundes unterworfen sein wird. Damit wäre dann vom Feinverteiler ZVB, über

den Mittelverteiler Stadtbahn, bis zu den Interregio-Zügen des Grobverteilers eine dem Wachstum entsprechende **Weiterentwicklung** möglich.

Gratulation und Wunsch

Die **hohe Mobilität** schlägt sich nieder in der **Buchhaltung**: Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG

- kann mit einem Unternehmensgewinn von 3.4 Millionen Franken an das gute Vorjahresergebnis anknüpfen,
- ist insgesamt 24'000 Kilometer mehr gefahren als im Vorjahr und
- hat letztes Jahr 19.4 Millionen Passagiere gefördert. Damit nähert man sich einer magischen Grenze!

Zu diesem überaus **erfolgreichen Ergebnis** - worauf ich natürlich als Vorsteher der Volkswirtschaftsdirektion, zu deren Aufgabenbereich der öffentliche Verkehr gehört, auch ein wenig stolz bin - möchte ich ganz herzlich gratulieren. Und ich **danke allen Verantwortlichen** der ZVB, sei es in der Direktionsetage, der Administration, den Bussen, den Werkstätten usw., für den grossen Einsatz, der Basis dieses Ergebnisses ist.

Ich hoffe und wünsche, dass die ZVB als moderne, leistungsfähige Transportunternehmung im bestehenden und zukünftigen - immer härter werdenden - Wettbewerb im öffentlichen Verkehr bestehen und ihre **Vorbildfunktion** weiter ausbauen kann.

Wir danken Ihnen für die bisherige gute Zusammenarbeit und entwickeln gerne gemeinsam mit Ihnen die bestehenden guten partnerschaftlichen Beziehungen weiter.