

10.12.2001 - 12:32 Uhr

Das Schweizerische Museum für Verkehr und Kommunikation benötigt eine neue Trägerschaft

Luzern (ots) -

Das Verkehrshaus der Schweiz sucht die Finanzierungsgrundlage für eine nachhaltige Zukunft

Eine durch den Leitenden Ausschuss des Verkehrshauses diesen Frühling in Auftrag gegebene Studie kommt zum Schluss, dass das Verkehrshaus mit seiner "erlebnisorientierten Wissensvermittlung auch heute noch grossen Anklang im Publikum" findet. Obwohl eine hohe Eigenwirtschaftlichkeit von mehr als 80 Prozent erreicht wurde, musste das meistbesuchte Museum der Schweiz von seiner Substanz leben. Mittel für Bau und Erneuerungen konnten somit nicht in ausreichendem Masse bereitgestellt werden. Des Weiteren belegt die Studie, dass dem Verkehrshaus jährlich 6 - 8 Millionen Franken für eine nachhaltige Erneuerung fehlen. Auslöser der Studie sind die Hauptträger und Gründer des Museums, die sich aus ihrem langjährigen Engagement in seiner heutigen Form lösen möchten und ihre neue Rolle eher als Sponsoren sehen.

Das 1959 eröffnete Verkehrshaus der Schweiz in Luzern kann auf eine erfolgreiche Geschichte zurückblicken. Das über Jahre konstant hohe Niveau der Ausstellungen und die damit verbundene grosse Bekannt- und Beliebtheit des Museums im In- und Ausland haben zur Erfolgsgeschichte viel beigetragen. Einen ebenso grossen Anteil an diesem Verdienst haben die Gründer und Hauptträger des auf Verkehr und Kommunikation spezialisierten Museums, insbesondere die Post, Swisscom AG, Swissair und die SBB AG sowie der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und der Schweizerische Strassenverkehrsverband (FRS). Diese national verankerten Institutionen haben mit ihrem Engagement und ihrer finanziellen Unterstützung dem Verkehrshaus über Jahre die Möglichkeit zu interessanten und abwechslungsreichen Ausstellungen geboten. Das Verkehrshaus wurde zum Forum und Schaufenster dieser Betriebe. Folgerichtig sind sie in den Führungsgremien und im Leitenden Ausschuss des Verkehrshauses vertreten. Diese Form der Zusammenarbeit mit der Trägerschaft hat dazu beigetragen, dass das Verkehrshaus über 80 Prozent der finanziellen Mittel für den Betrieb selbst erarbeiteten konnte, "eine stolze Leistung" wie die Handelszeitung am 5.12.2001 festhielt.

Strategieuntersuchung durch Booz Allen & Hamilton

Mit der zunehmenden Liberalisierung und Verselbständigung der ehemals bundeseigenen Betriebe PTT und SBB hat sich deren Selbstverständnis und somit ihr Auftritt in der Öffentlichkeit geändert. Das Engagement im und für das Verkehrshaus wird zunehmend hinterfragt, zielen doch deren Marketing- und PR-Strategien in eine andere, mehr event-, projekt- und zielpublikumsorientierte Richtung als sie das Verkehrshaus in der heutigen Form bieten kann. Die fehlende langfristige Finanzierungsgrundlage des Verkehrshauses veranlassten die vier Hauptträger (die Post, Swisscom AG, Swissair und SBB AG) zusammen mit dem Bund und den anderen Mitgliedern des Leitenden Ausschusses, diesen Frühling die Beratungsfirma Booz Allen & Hamilton (BAH) zu beauftragen, das Verkehrshaus zu durchleuchten und eine IST-Analyse zu erstellen. In einem zweiten Schritt sollten Handlungsalternativen für eine organisatorische und strategische Neuausrichtung erarbeitet werden mit dem Ziel, das Verkehrshaus in eine finanziell gesicherte Zukunft zu führen. Der drohende Wegfall der Swissair als Hauptträger und die Tatsache, dass der laufende Leistungsauftrag des Bundes Ende 2003 ausläuft, bestätigen aus

heutiger Sicht zusätzlich die Notwendigkeit dieser Untersuchung für das Verkehrshaus. Die Ergebnisse dieser umfangreichen Studie liegen nun vor. Insgesamt stellen die Autoren dem Verkehrshaus ein gutes Zeugnis aus, insbesondere die erlebnisorientierte Art und Weise der Wissensvermittlung fände beim Publikum grossen Anklang und weise vorbildhaft in eine gute, sprich zeitgenössische Richtung.

"Integriertes Modell"

Das von BAH erarbeitete und vom Leitenden Ausschuss präferierte Konzept heisst "Integriertes Modell". Es sieht zur Optimierung des Museumsbetriebes eine rechtliche Zweiteilung des Verkehrshauses vor, nämlich in einen musealen Kernbereich in der Form einer Stiftung und in eine Betriebsgesellschaft. Die Stiftung umfasst die gesamte Sammlung und Teile der Ausstellung, das Archiv, das Planetarium sowie einige Attraktionen. Die übrigen, eher kommerziellen Bereiche mit dem IMAX Filmtheater, dem HIFLYER, dem Museumsshop, den kostenpflichtigen Attraktionen sowie der Infrastruktur übernimmt und bewirtschaftet die Betriebsgesellschaft. Diese sollte selbsttragend arbeiten und der Stiftung allfällige Gewinne abtreten. Die Stiftung selbst finanziert sich aus den Eintrittsgeldern für das Museum, Sponsoring- und Mitgliederbeiträgen sowie Subventionen der Öffentlichen Hand. Die Vorteile dieser Zweiteilung liegen v.a. in einer erhöhten Transparenz der Mittelbeschaffung und -verwendung bei Subventionen und Sponsoringbeiträgen. Die Rechtsform der Stiftung schützt zudem die Sammlung vor dem Zugriff Dritter. Kommerzielle Risiken der Betriebsgesellschaften tangieren aus rechtlicher Sicht weder die Stiftung noch die Öffentliche Hand. Der Verein Verkehrshaus der Schweiz, der über 23'000 Mitglieder zählt und die Förderung des Verkehrshauses zum Ziel hat, wird weiterhin bestehen bleiben.

Empfehlungen zur Optimierung des Verkehrshauses

Die Studie schlägt auch weitere Optimierungsmassnahmen vor, die zu noch höherer Eigenfinanzierung beitragen sollten. Diese zielen u.a. auf einen Ausbau des Shops, breitere Aktivitäten im Sponsoringbereich, eine Erhöhung der Nebeneinnahmen durch mehr Attraktionen, Sonderausstellungen und Events sowie auf eine Reduzierung der Öffnungszeiten. Die BAH-Arbeit stellt ferner fest, dass der Betrieb bereits über schlanke Strukturen verfügt.

6,75 - 7,85 Millionen Franken fehlen jährlich

Das Verkehrshaus hat seit der Eröffnung die reinen Betriebskosten eigenwirtschaftlich erarbeiten können. Der resultierende Cash-Flow ist aber viel zu klein, um für die Zukunft notwendige Investitionen und Erneuerungen der Ausstellungen und Anlagen finanzieren zu können. Die Studie von BAH hat nun nachgewiesen, dass nach Ausschöpfung aller Optimierungspotenziale dem Verkehrshaus ein Restfinanzierungsbedarf von jährlich 6.75 - 7.85 Mio. Franken verbleibt. Zu lange habe das Verkehrshaus von der eigenen Substanz zehren und Erneuerungen vernachlässigen müssen. Auf die Frage: "Woher dieses Geld kommen sollte?" setzen die Verfasser der Studie auf die Möglichkeit der Abgeltung des öffentlichen Auftrags zum Betrieb des Museums durch Gelder der Öffentlichen Hand. Nach der Verselbständigung der ehemaligen Regiebetriebe des Bundes (SBB und PTT) sehen sich diese in einem liberalisierten Markt nicht mehr in der Lage, eigentliche Bundesaufgaben zu übernehmen wie beispielsweise die Unterstützung kultureller Projekte. Das heisst aber nichts anderes, als dass die Öffentliche Hand (Bund, Kanton und Stadt) in die durch die BAH-Studie aufgezeigte Lücke springen müsste. Entsprechende Gespräche mit den am bestehenden Leistungsauftrag für das Verkehrshaus beteiligten Partnern, mit der Stadt und dem Kanton Luzern sowie dem Bund sind der nächste Schritt.

Wie geht es weiter?

Eine bessere Koordination und vermehrte Einbeziehung des Verkehrshauses in die kultur-politischen Diskussionen des Bundes wünschten sich die Gründer, Hauptträger und Mitarbeiter des

Verkehrshauses. Diese Wünsche wurden dem Verkehrshaus bereits 1958 mitgegeben, als der Bundesrat in seiner Botschaft zur Gründung bzw. Eröffnung des Verkehrshauses im Jahre 1958 klar festhielt, dass das Verkehrshaus der Schweiz als "besondere Institution das Schweizer Verkehrswesen darstellen und würdigen soll", da die Geschichte der Schweiz und die Geschichte des Verkehrs eng zusammengehören. Weiter bestimmte damals der Bundesrat, dass das Verkehrshaus eine wichtige Ergänzung innerhalb der bestehenden nationalen Museumslandschaft sei und insbesondere die Inhalte des Landesmuseums und des Verkehrshauses sich gegenseitig ergänzen sollten. Dieses klare Bekenntnis der bundesrätlichen Politik zum Verkehrshaus, wie auch die Tatsache, dass es das meistbesuchte und damit beliebteste Museum der Schweizerinnen und Schweizer ist, sowie die nun vorliegende Strategie-Studie bestätigen, dass das Verkehrshaus der Schweiz die Themen Verkehr und Kommunikation auf einem qualitativ hohen und besucherfreundlichen Niveau vermittelt. Es ist eine nationale Institution mit internationaler Ausstrahlung. Und es ist mit bundesrätlicher Unterstützung einst als das nationale Verkehrsmuseum der Schweiz gegründet worden.

Kontakt:

Fredy Rey, Direktor
Verkehrshaus der Schweiz
Tel. +41/41/370'25'33
Fax +41/41/370'61'68
E-Mail: mgt@verkehrshaus.org

Dr. Heinrich Zemp, Präsident
Verein Verkehrshaus der Schweiz
Tel. +41/41/370'67'01
Fax +41/41/370'67'02
E-Mail: zemp-heinrich@tic.ch

Bildmaterial:

Unter www.photopress.ch findet sich eine vielfältige Auswahl aktueller und druckfähiger Bilder über das Verkehrshaus.

[005]

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000061/100013130> abgerufen werden.