

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 7 (2000)
Heft: 75

Artikel: Wann kommt die New Mobility?
Autor: Boos, Susan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-885401>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

:EINSTEIGEN



Kurz vor der Abfahrt im HB St.Gallen

WANN KOMMT DIE **NEW MOBILITY?**

Niemand will sein Leben im Stau verbringen

seite 6

Saiten

von Susan Boos

Das Wunderliche ist, dass die Menschen heute zwar den Text der Bibel auf einem Mikroquadratmillimeter abspeichern können, aber sich nach mittelalterlicher Manier fortbewegen. Jeder hat noch seine Pferdestärken im Stall. Sie haben zwar gelernt, schneller zu laufen, aber wirklich effizient ist diese Art der Fortbewegung immer noch nicht. Oder wie es der Wissenschaftsphilosoph Walther Ch. Zimmerli einmal umschrieb: «Unser Verkehrssystem zeigt paradoxe Züge. Je erfolgreicher es ist, desto weniger funktioniert es. Oder anders ausgedrückt: je besser es seinen Zweck, Personen und Güter in verschiedenen Weltgegenden zu verteilen erfüllt, desto geringer ist sein Effekt. In der Sprache der Kybernetik ausgedrückt: Unser Verkehrssystem gehorcht den Regeln eines negativen Feedbacks.»

Was kompliziert tönt, lässt sich einfach illustrieren: Die SchweizerInnen stehen zusammen pro Jahr 34 Millionen Stunden im Stau, was etwa 1,2 Milliarden Franken kostet. Versucht man mit neuen Strassen den alten Staus Herr zu werden, tauchen sie wie hinterhältige Gnome andernorts wieder auf. Fachleute sind sich einig, dass sich der Verkehr in den nächsten zehn Jahren vermutlich verdoppeln wird. Dann werden wir alle zusammen jährlich 7760 Jahre im Stau stehen.

Ist es nicht absonderlich, dass die Menschen dies mit sich machen lassen? Warum singt niemand eine Lobeshymne auf ein modernes Mobilitätssystem, das uns die Zeit zurück gibt? Ein System, das davon befreit, sich stets noch um das Pferd im Stall zu sorgen? Das Auto will einen Parkplatz, einen Ölwechsel und einen Service, es will geputzt und versichert sein. Alles umständliche Dinge, die in der heutigen Zeit, in der man Computerprogramme in Indien schreiben lässt und den Salat übers Internet einkauft, eigentlich neu gedacht werden könnten.

Merkwürdigerweise sind es heute zum Teil die Autofetischisten, die unbeschwert feststellen, was die gewöhnlichen Leute nicht zu denken wagen: Unsere Städte sind nicht für Autos gebaut, sagt zum Beispiel Giorgetto Giugiaro, der Mann, der den ersten VW-Golf entwarf und für Maserati, Bugatti und Ferrari designte. Giugiaro schlägt konkret vor, dass ein öffentlicher oder privater Betreiber in der Stadt Autos verteilt, die man dann nach Bedarf gegen Gebühren benutzen kann, so wie Einkaufswägelchen, die man einfach stehen

lässt, wen man sie nicht mehr braucht. Der Gebrauch privater Autos wäre verboten. Als ihn ein Journalist fragte, ob er denn eine Öko-Diktatur wolle, meinte er trocken: «Zwang ist durchaus etwas Gutes. Ohne Zwang gibt es keine intelligenten Lösungen.»

ÖKONOMISCHE ZWÄNGE

Zwang klingt nicht angenehm, aber es gibt auch Zwänge, die wir als solche nicht wahrnehmen. Die Ökonomie zum Beispiel. Die Schweiz zahlt pro Jahr 73 Milliarden Franken für den Strassenverkehr und 10 Milliarden für den Schienenverkehr. Davon sind 10 Milliarden so genannte externe Kosten, also ungedeckte Kosten, welche primär der Strassenverkehr verursacht. Damit sind die Kosten gemeint, die durch Luftverschmutzung, Lärm oder durch Autounfälle entstehen.

Man kann nun einmal ein Gedankenspiel machen und sich vorstellen, wie die Schweiz aussehen würde, wenn die 73 Milliarden für den öffentlichen Verkehr ausgegeben würden: In den Städten könnte man tatsächlich für ein Trinkgeld an jeder Strassenecke ein Auto ausleihen. Die Bezahlung wäre so einfach geregelt wie die Benutzung eines öffentlichen Telefons. Jedes Quartier wäre dicht mit Bussen erschlossen. Man brauchte sich nie mehr um Ölwechsel, die Autohaftpflichtversicherung, Service, Winterpneus, Schneeketten oder defekte Scheibenwischer zu kümmern. Das Auto wäre immer sauber geputzt und würde dort stehen, wo man es braucht. Parkplatzmangel wäre abgeschafft. Nachts chauffierten einen Rufbusse oder günstige Taxis nach Hause. Selbst abgelegene Regionen wären stündlich zu erreichen. Ein Generalabonnement kostete 1000 Franken, für Kinder gratis. Die grossen Städte wären mit Transrapids oder anderen Höchstgeschwindigkeitszügen verbunden, die mit zwei- bis dreihundert Kilometern pro Stunde selbst Flugzeugen Konkurrenz machten.

Wir beginnen sozusagen nochmals dort, wo wir in den fünfziger Jahren aufgehört haben. Damals kostete der Liter Benzin noch soviel wie ein Kilogramm Schwarzbrot. Nur wenige besaßen ein Auto. Dafür brauste einer der schönsten Züge durch Europa: Der TEE, der Trans-Europe-Express. Er hatte ein nobles Interieur, sah schick aus und erreichte Geschwindigkeiten von bis zu 160 Kilometern in der Stunde. Bis die Düseflugzeuge kamen, galt der TEE als echte Konkurrenz zu Auto und Flugzeug.

Der TEE verlor schon Anfang der sechziger Jahren seinen Nimbus – es war offensichtlich ein Zug, der für seine Zeit zu modern war und zu früh kam. Der Benzinpreis ist allerdings in der Zwischenzeit gesunken. Heute kostet der Liter über Franken 1.40, was als exorbitant hoch betrachtet wird. Hätte sich jedoch der Benzinpreis gleich entwickelt wie die Preise der Konsumgüter, würde heute ein Liter Benzin – rein teuerungsbereinigt – 5 Franken kosten.

OSTWIND

So betrachtet hat sich der öffentliche Verkehr in der Schweiz tapfer geschlagen, denn die Zugpreise sind kontinuierlich angestiegen. Zwar schliesst die SBB reihum Bahnhöfe, was die Bahn sicher nicht anziehender macht. Aber sie bemüht sich auch, näher an die Leute zu gehen. So startete sie im Mai das Projekt «Ostwind» – der Versuch, der Region St.Gallen eine S-Bahn zu beschere. Die erste Stadt-Bahn wurde Ende 19. Jahrhundert in Berlin eröffnet. Später baute man in London und New York Untergrund- respektive Hochbahnen, die man auch als Schnell-Bahnen bezeichnete. Das S stammt von Stadt- oder Schnell-Bahn, was beides für St.Gallen nur beschränkt zutrifft, doch



In der Frauenfeld-Wil-Bahn in Frauenfeld. Fotos: Aurelio Kopainig

steckt dahinter die Idee, alle 17 Bahn- und Busbetriebe der Region in einem Verbund zusammenzuschliessen. Künftig wird man mit der S1 von Wil nach Altstätten fahren, mit der S4 von St.Gallen nach Uznach, mit der S11 nach Appenzell und der S12 nach Trogen.

NEUE IMPULSE

Eine neue Mobilität würde der Wirtschaft neue Impulse vermitteln, auch wenn man in der Schweiz noch vor derartigen Umstrukturierungen zurück schreckt. Die umverkehR-Initiative, die eine Halbierung des Strassenverkehrs verlangte, hätte in diese Richtung geführt. Das Stimmvolk lehnte die Initiative im Frühjahr ab, doch wurde damit eine spannende Debatte lanciert. Die InitiantInnen legten dar, dass durch die Annahme der Initiative mehrere tausend Arbeitsplätze geschaffen worden wären. Ein deutsche Studie zeigte zum Beispiel, dass eine nachhaltige Mobilität mindestens 200 000 Arbeitsplätze kreieren würde. Die Nachfrage nach Care Sharing (wie es zum Beispiel «Mobility» anbietet) würde stark steigen. Heute gibt es etwa 600 000 potentielle KundInnen. Würde man wirklich auf eine nachhaltige Mobilität setzen, könnte man vermutlich mit etwa 2 Millionen KundInnen rechnen. Die Autos müssten gewartet werden – was dem Autogewerbe, das seit Jahren in arger Bedrängnis ist, sichere Arbeitsplätze garantieren würde.

Oder die Twikes, die schnittigen Elektrofahrzeuge, die heute noch 24 000 Franken kosten. Ein Twike verbraucht pro 100 Kilometer soviel Energie wie in einem halben Liter Benzin steckt. Könnte man diese eleganten Flitzer in Grossproduktion herstellen, wären sie auch für durchschnittlich verdienende Leute erschwinglich, womit die Nachfrage rapid ansteigen dürfte.

Betrachtet man die Entwicklungen, welche das Informationsbusiness in den letzten fünf, zehn Jahren durchlaufen hat, lässt sich erahnen, welches Potential in der New Mobility steckt.

Susan Boos, Jahrgang 1963, St.Gallen; Redaktorin bei der Wochenzeitung (WoZ) und Kursleiterin an der Medienschule St.Gallen

Der «Ostwind» ist da

Nach europäischen Grossstädten wie Hamburg oder Berlin und den Schweizer Zentrumsstädten Zürich, Bern und Basel ist es jetzt auch in St.Gallen soweit: Auf den Fahrplanwechsel vom 28. Mai 2000 wurde das vierte S-Bahn-System der Schweiz eingeführt. Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs in der Region treten neu unter der gemeinsamen Marke «Ostwind» auf. «Ostwind» steht für sämtliche 17 Bahn- und Busunternehmen der Region St.Gallen.

«Zügig vorankommen – Bahn und Bus Region St.Gallen»: Mit diesem Slogan preist «Ostwind» sein Angebot an. Mit der S-Bahn gibt es nicht nur mehr Züge, sondern auch eine zentrale Haltestelle in Rorschach, neue umsteigefreie Verbindungen sowie einen übersichtlichen Netzplan. Bei den meisten Linien sind nicht nur die Haltestellen, sondern auch die Anzahl Züge pro Stunde sowie alle Busverbindungen im Netzplan ablesbar.

Auf den nach St.Gallen führenden Bahnlinien bilden sechs normalspurige und zwei Meterspur-S-Bahnlinien das Grundgerüst, das durch einen weiteren Angebotsausbau mit noch mehr Zügen und einem dichten Busangebot in der ganzen Region ergänzt wird. Neu verkehren drei Züge pro Stunde ins Rheintal. Von St.Gallen Haggen fahren pro Stunde vier Züge nach St.Gallen HB. Auf den Linien Wil-Altstätten und Herisau-Heerbrugg entfällt das Umsteigen in St.Gallen HB. Mit dem «Ostwind» erhält der öffentliche Verkehr in der Region St.Gallen ein eigenes Gesicht und macht einen grossen Schritt in Richtung Tarifverbund, der auf 2002 geplant ist. Dessen definitive Einführung hängt vom Verlauf der politischen Diskussion ab. (Red.)

Mit dem Halbtax
hat man mehr
übrig für anderes.

 SBB CFF FFS

 VELOWEG

Von Degersheim
(798 m ü.M.)



Nach
Romanshorn
(398 m ü.M.)

Der BT-Veloweg führt auf verkehrsarmen Strassen aus den Voralpen zum Bodensee. Ideal für Familien, Schulreisen und Gruppen. Beim Bahnhof Degersheim (Tel. 071/371 12 14) stehen Mietvelos bereit. **Prospekte mit der Routenbeschreibung** erhalten Sie an jedem BT-Bahnhof oder bei:

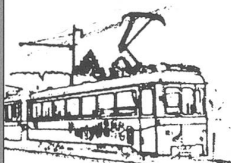
Bodensee-Toggenburg-Bahn, Postfach, 9001 St. Gallen
Tel. 071/228 23 23, Fax 071/228 23 33, www.bt-bahn.ch

Ohne Stress und
Stau zur Arbeit!

 Postauto
St. Gallen –
Appenzell

Postauto Regionalzentrum
St. Gallen-Appenzell
St. Leonhardstrasse 20
9001 St. Gallen
Telefon 071 228 44 44
Telefax 071 228 44 43
www.post.ch

DIE POST 



Partywagen

Machen Sie **Ihre Veranstaltung** zum besonderen Erlebnis **im exklusiven Partywagen** der Trogenerbahn
(bis ca. 30 Personen)

Ideal für Anlässe und Partys aller Art:

- Familienfeste
- Hochzeitsfahrten
- Geschäftsanlässe
- Pressekonferenzen ...

Auskunft und Reservation: **TROGENERBAHN**
Postfach 173, 9042 Speicher
Tel. 071 343 70 10, Fax 071 343 70 20

regiobus

aagg autobus ag gossau

Ihre ÖV-Unternehmung
im Raum Gossau-Herisau-St.Gallen

www.regiobus.ch
info@regiobus.ch