

MOBILITÄT

LEADER

Das Ostschweizer Magazin für mobile Lösungen

Seite 4

**Mobilität beginnt im Kopf:
Wie kann der Verkehr
neu organisiert werden?**

Seite 14

**Ein Prozent Marktanteil:
E-Mobilität vor dem Durchbruch?**

Seite 20

**TCS und VCS im Streitgespräch:
Welchen Verkehr wollen wir?**





Das neue GLC Coupé.

Das neue GLC Coupé vereint die Eleganz eines Coupés mit dem kraftvollen Auftritt eines SUV. Ausser mit seinem expressiven Äusseren überzeugt es mit hochwertigem Interieur und begeistert bereits serienmässig in jeder Fahrsituation dank Allradantrieb 4MATIC und Sportfahrwerk.

Ab sofort in unserem Showroom.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Jetzt ab CHF 399.-/Mt.*

Mercedes-Benz

Das Beste oder nichts.



Liga®

LIGA Lindengut-Garage AG

Toggenburgerstrasse 146, 9501 Wil

Tel.: 071 929 31 31, www.liga.ch

* GLC Coupé 220 d 4MATIC, 2143 cm³, 170 PS (125 kW), Barkaufpreis: CHF 53 298.- (Fahrzeugwert CHF 56 700.- abzüglich CHF 3402.- Star Prämie). 5,4 l/100 km (Benzinäquivalent: 6 l/100 km), 143 g CO₂/km (Durchschnitt aller verkauften Neuwagen: 139 g CO₂/km), Energieeffizienz-Kategorie: D. Leasingbeispiel: Laufzeit: 48 Monate, Laufleistung: 10 000 km/Jahr, eff. Jahreszinssatz: 2,94 %, 1. grosse Rate: CHF 11 900.-, Leasingrate ab dem 2. Monat: CHF 399.-. Ein Angebot der Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG. Vollkaskoversicherung obligatorisch. Eine Kreditvergabe ist verboten, falls diese zu einer Überschuldung des Leasingnehmers führen kann. Angebot gültig bis 31.12.2016. Immatrikulation bis 31.3.2017. Abgebildetes Modell: GLC Coupé 220 d 4MATIC inkl. Sonderausstattungen (AMG Line Exterior, AMG Line Interieur, Ledernachbildung ARTICO cranberryrot/schwarz, Metallic-Lackierung, AMG 20»Leichtmetallräder im Vielspeichen-Design, Trittbretter in Alu-Optik mit Gumminoppen, wärme- und geräuschkämmendes Akustikglas, DISTRONIC PLUS Abstandsregeltempomat, LED Intelligent Light System, Aktiver Park-Assistent inklusive PARKTRONIC), Barkaufpreis: CHF 64 385.-, 5,4 l/100 km (Benzinäquivalent: 6 l/100 km), 143 g CO₂/km, Energieeffizienz-Kategorie: D. Unverbindliche

Den **Anschluss** nicht verlieren



Liebe Leserinnen und Leser

Wir alle schätzen es, sei es im Alltag oder in der Freizeit, zügig, sicher und komfortabel unterwegs zu sein. Nach Jahrzehnten eines starken Wachstums vor allem des motorisierten und des öffentlichen Verkehrs sind die Systeme trotz anhaltenden Ausbaus vor allem in manchen Agglomerationen am Limit. Wir müssen in den kommenden Jahren einiges unternehmen, um an diesen Hotspots die Lage in den Griff zu bekommen. Und wir werden auf lange Sicht Wege finden müssen, die zwei zentralen Probleme unserer Mobilität zu meistern: die immer weiteren Strecken, die wir zurücklegen, um zur Arbeit zu kommen oder um Freizeitbeschäftigungen nachzugehen, und der zu hohe Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen für den motorisierten Verkehr.

Ersteres kann nur gelingen, wenn wir es schaffen, unseren Rayon wieder etwas einzuschränken. Dazu braucht es von politischer Seite Massnahmen auf verschiedenen Bühnen, von der Zersiedelung über die lokale Wirtschaft bis zum Agglomerationsverkehr.

Derweil scheint die Zeit der Benzin- und Dieselmotoren sich allmählich dem Ende zuzuneigen. Den Elektromotoren gehört eindeutig die Zukunft, auch wenn es noch einige Zeit dauern dürfte, bis sie sich durchgesetzt haben. Die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs wird auch dazu beitragen, eines der Kernelemente der Verkehrspolitik, die freie Wahl des Verkehrsträgers, weiter zu gewährleisten.

In der Ostschweiz gilt es, darauf zu achten, dass vor allem die ländlichen Regionen den Anschluss im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr nicht verlieren. Auch im grenzüberschreitenden Verkehr gibt es noch Defizite zu beheben. Auch wenn wir Ostschweizerinnen und Ostschweizer im Grossen und Ganzen mit der Erschliessung zufrieden sein dürfen, müssen wir auf Bundesebene gemeinsam weiter für die Infrastrukturanliegen der Ostschweiz kämpfen. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Herzlich,
Karin Keller-Sutter, St.Galler Ständerätin



Impressum «Mobilität» presented by LEADER

Magazin LEADER, MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, Postfach 1235, 9001 St.Gallen, Telefon 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, leader@metrocomm.ch, www.leaderonline.ch; **Verleger:** Natal Schnetzer; **Redaktion:** Dr. Stephan Ziegler, sziegler@metrocomm.ch, Urs Fitze; **Fotografie:** Bodo Rüedi, zVg; **Herausgeberin, Redaktion und Verlag:** MetroComm AG; Bahnhofstrasse 8, 9001 St.Gallen, Tel. 071 272 80 50, www.leaderonline.ch, www.metrocomm.ch, leader@metrocomm.ch; **Geschäftsleitung:** Natal Schnetzer, nschnetzer@metrocomm.ch; **Anzeigenleitung:** Oliver Iten, oiten@metrocomm.ch; Martin Schwizer mschwizer@metrocomm.ch; **MarketingService/Aboverwaltung:** Fabienne Schnetzer, info@metrocomm.ch; **Produktion:** DPS Digital Print Solution GmbH, Wil; **Abopreis:** Fr. 60.– für 18 Ausgaben; **Erscheinung:** Der LEADER erscheint 9x jährlich mit Ausgaben Januar/Februar, März, April, Mai, Juni, August, September, Oktober, November/Dezember, zusätzlich 9 Special-Ausgaben; **Gestaltung/Satz:** Tammy Rühli, truehli@metrocomm.ch. LEADER ist ein beim Institut für geistiges Eigentum eingetragenes Markenzeichen. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung. ISSN 1660-2757

Mobilität beginnt im Kopf»

Die Schweizerinnen und Schweizer sind mobiler denn je, so mobil, dass die stetig weiter ausgebauten Verkehrswege zunehmend an Grenzen stossen. Daran dürfte sich auch in den kommenden Jahren nicht allzu viel ändern. Das Potenzial, den Verkehr ganz neu zu organisieren, wäre indes vorhanden.

Immer schneller, immer weiter, immer länger, aber nicht immer öfter: Auf diesen Nenner lässt sich das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung bringen. Es sind im Durchschnitt 3,4 Fahrten, die wir täglich auf uns nehmen: um zur Arbeit oder in die Schule zu kommen, in den Ausgang oder zum Freizeitsport zu gehen oder einzukaufen. Das ist seit Menschengedenken so und eine der ganz wenigen Konstanten in unserer Mobilität.

Mehr als eine Stunde pendeln wir kaum

Und auch wenn wir jedes Jahr noch etwas mehr Zeit brauchen, um unterwegs zu sein, so gibt es doch auch Grenzen. Bei eineinviertel Stunden liegt das zeitliche Limit für den Arbeitsweg. Wird es mehr, rückt der Umzug nahe. Das sind natürlich Durchschnittswerte,

wie sie von den Statistikern des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» im Auftrag der Bundesämter für Statistik und Raumentwicklung seit 1994 im Fünfjahresrhythmus erhoben werden.

Zwar gab es schon zuvor ähnliche Erhebungen, doch lassen sich die Ergebnisse aus methodischen Gründen nicht mehr vergleichen. Aber schon mit einem Blick zurück auf das Jahr 1994 zeigen sich erstaunliche Veränderung gegenüber dem Jahr 2010, als der bislang letzte Mikrozensus erhoben worden war – auf Basis von über 60 000 durchgeführten telefonischen Befragungen. Diese Ergebnisse stechen heraus:

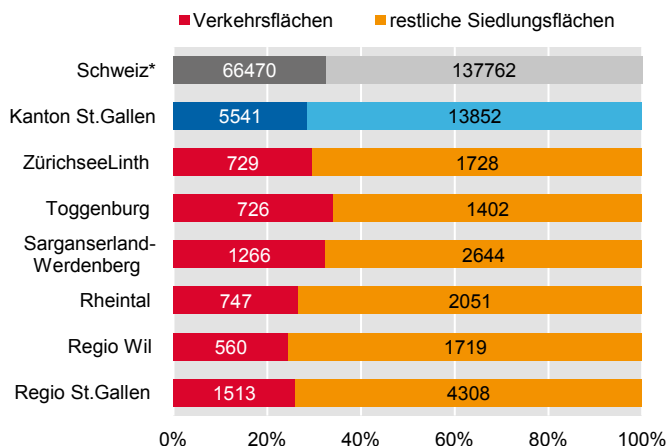
- Die Mobilität als Ganzes hat um rund ein Fünftel zugenommen, und es gelang, entgegen den verkehrspolitischen Zielen, nur zur Hälfte, diesen Mehrverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzudecken. Seit 2005 zeichnet sich eine Trendwende ab. Der öffentliche Verkehr legt deutlich schneller zu als der motorisierte Verkehr. Der sogenannte Langsamverkehr (zu Fuss gehen, Velo fahren) stagniert.
- Im Mittel legt eine Person pro Tag (ohne Ausland) 36,7 Kilometer zurück, die durchschnittliche Unterwegszeit liegt bei einer Stunde und knapp 25 Minuten. 1994 waren es noch 31,3 Kilometer gewesen, die Unterwegszeit lag bei 77,5 Minuten. Am meisten Kilometer legen heute die 18- bis 24-Jährigen zurück, sie sind dafür über eineinhalb Stunden unterwegs. Weit weniger mobil sind die Pensionierten.
- Der Verkehrszuwachs geht vor allem auf Kosten des Berufsverkehrs und, in geringerem Ausmass, des Einkaufsverkehrs, während etwa der Freizeitverkehr leicht rückläufig ist. 90 Prozent der Berufstätigen pendeln heute zum Arbeitsplatz, der durchschnittliche Arbeitsweg liegt bei 10,9 km (1994 7,6 km).



Der motorisierte Individualverkehr wurde zum Motor der Zersiedelung der Schweiz: Die Wirtschaft konzentrierte sich noch stärker in den Zentren, während es die Menschen vermehrt aufs Land zog.

Verkehrsflächen 2008

Verkehrsflächen und restliche Siedlungsflächen nach Region
(Anteile in Prozent sowie absolute Werte in Hektaren)



* Noch nicht vollständig ausgewertet. Quelle: BFS Arealstatistik 2009
© Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation,
Fachstelle Raumberechnung



- Ein Fünftel der Haushalte hat kein Auto, ein knappes Drittel der Haushalte haben zwei oder mehr Autos. Die Werte für 1994: ein Viertel der Haushalte ohne Auto, 22 Prozent mit zwei oder mehr Autos.
- 13,5 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer stehen täglich oder mehrmals wöchentlich auf dem Arbeitsweg im Stau.
- Etwas mehr als zwei Drittel der Haushalte verfügen über ein Velo.
- 38,5 Prozent der Bevölkerung besitzen ein Halbtax-Abonnement, 9,8 Prozent ein Generalabonnement der SBB, weitere 13,7 Prozent ein lokales Verbund-Abo. 43,5 Prozent haben kein Abonnement für den öffentlichen Verkehr.
- Der sogenannte Langsamverkehr (zu Fuss gehen, Velo fahren) stagniert. Das gilt auch für den motorisierten Zweiradverkehr.
- Rechnet man die zurückgelegten Distanzen im In- und Ausland zusammen, so legen die Menschen, die älter sind als sechs Jahre sind, etwas mehr als 20 000 Kilometer jährlich zurück – was knapp dem halben Erdumfang entspricht.
- Knapp 60 Prozent der 18- bis 24-jährigen besitzen einen Führerschein, bei den 25- bis 65-jährigen sind es knapp 90 Prozent.
- Knapp 80 Prozent der Flugreisen dienen privaten Zwecken.

Mehr Menschen, längere Wege

Der Verkehrssoziologe Timo Ohnmacht forscht im Kompetenzzentrum für Mobilität

an der Hochschule Luzern und hat als inhaltlicher Projektleiter die jüngste Mikrozensus-Erhebung begleitet. Es seien mehrere Effekte, die zu dieser Entwicklung beigetragen hätten. «Die Bevölkerung hat sich in 50 Jahren auf acht Millionen verdoppelt. Das Strassen- und das Schienennetz sind erheblich ausgebaut worden und erschliesst heute jeden Flecken. Das hat nicht nur Bedürfnisse befriedigt, sondern auch geweckt. Viele Industrien haben sich auf der grünen Wiese angesiedelt, weil das Bauland billiger ist,

Im Mittel legt eine Person pro Tag 36,7 Kilometer zurück, die durchschnittliche Unterwegszeit liegt bei einer Stunde und knapp 25 Minuten.

während die Städte sich zu Dienstleistungszentren entwickelten und in den Agglomerationen gewohnt wird. Das hat entscheidend zu den längeren Wegen beigetragen, die wir heute zurücklegen.»

Ohnmacht, Jahrgang 1979, ist im Schwarzwald aufgewachsen. Ein Bild sei ihm aus seiner Kindheit von den Fahrten in die Schweizer Skiferien geblieben. «Kaum waren wir über die Grenze in Schaffhausen gefahren, kam es mir vor, als seien wir in den Vereinigten Staaten: breite Strassen und ein dichtes Siedlungsgebiet. Dieses Bild hat sich bis heute nochmals verstärkt.» Die Schweiz zeigt vom Bodensee bis zum Genfersee Züge

einer Grossstadt, und, wenn man die Reisezeiten zwischen den Zentren betrachtet, so sind sich die Einwohnerinnen und Einwohner heute deutlich näher als noch vor zwei Generationen. Die Strecke St.Gallen – Zürich lässt sich ähnlich rasch zurücklegen wie die Reise von der Peripherie einer europäischen Grossstadt ins Zentrum. Die Schweiz ist auch für viele Familien zum Dorf geworden: Die Kinder verstreuen sich als Erwachsene in alle Schweizer Winde, in der Regel dem Ruf eines Arbeitgebers oder der Liebe folgend.

Schneller unterwegs, aber nicht weniger lang

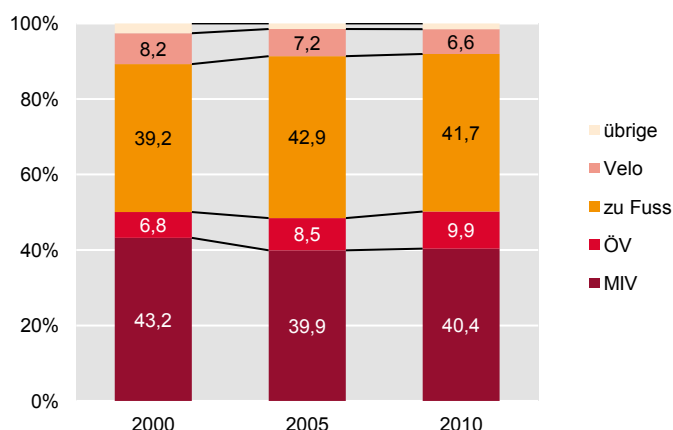
Der Ausbau des Strassennetzes kommt auch dem Freizeitverkehr zugute. Heute sind Tagesausflüge selbst ins ferne Unterengadin machbar, und mit der Eröffnung der Neuen Alpentransversale rückt das Tessin nahe für eine Tagestour. Im Lokal- und Regionalverkehr ist der Fahrplan bis in die Randstunden des Tages so dicht, dass er kaum mehr konsultiert werden muss. Seit Kurzem sind die Städte Konstanz und St. Gallen mit einer neuen Schnellzugverbindung gerade noch 35 Minuten voneinander entfernt. Da kann das Auto nicht mehr mithalten. Doch auch das Strassennetz ist so dicht gewebt, dass, rechnet man die Tür-zu-Tür-Zeiten, in vielen Fällen das Auto weit überlegen ist.

Parallel zu dieser Entwicklung sind wir uns daran gewöhnt, auch grosse Distanzen regelmässig zurückzulegen – notabene, ohne



Verkehrsmittelwahl 2000-2010

Zurückgelegte Etappen (Anteile in Prozent) nach Verkehrsmittel in der Grossregion Ostschweiz



Quelle: BFS Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2000, 2005, 2010
© Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation,
Fachstelle Raumbewachung

dabei wesentlich viel mehr Zeit dafür zu brauchen als früher. Mobiler sind wir deshalb aber nicht – die Zahl der Wege ist ja konstant geblieben. «Die Schweiz hat eine der besten Verkehrsinfrastrukturen weltweit», sagt Timo Ohnmacht. «Und die Bevölkerung macht davon auch rege Gebrauch.» So stösst das System auf den stark frequentierten Strecken regelmässig an seine Grenzen, sowohl im öffentlichen als auch im privaten Verkehr, und ebenso regelmässig wird der Ruf nach einem weiteren Ausbau laut, um dieser Flaschenhals Herr zu werden. Doch die Zeiten, als damit entscheidende Verbesserungen, ja wahre Quantensprünge erreicht werden konnten, sind vorbei.

Der Verkehr verändert das Land

Aus historischer Sicht lassen sich in der modernen Schweiz drei prägende Epochen ausmachen: das Eisenbahnzeitalter, das Zeitalter des Autos und, heute, das Zeitalter der Multimodalität, der bedarfsgerechten und situativen Nutzung eines Verkehrsmittels.

Der Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzende Ausbau des dezentralen Schienennetzes dauerte rund 100 Jahre und liess in der Schweiz kaum einen Stein auf dem anderen. Die Menschen erweiterten ihre Aktionsräume, Bahnhöfe und Verkehrsknotenpunkte wurden zu Magneten für Industrie und Handel, und wer nicht rasch genug an die Schie-

ne kam, blieb aussen vor. Doch die eigentliche Revolution löste nicht der Fern-, sondern der Nahverkehr aus. Die 1893 eröffnete Mühleggbahn beförderte Heerscharen von Arbeiterinnen und Arbeitern aus dem dicht bevölkerten Stadtzentrum und den St.Galler Vorortsgemeinden in die Fabriken, die in St. Georgen wie Pilze aus dem Boden schossen.

90 Prozent der Berufstätigen pendeln heute zum Arbeitsplatz, der durchschnittliche Arbeitsweg liegt bei 10,9 km.

1400 Personen marschierten täglich durch die Mühleggschlucht zum Arbeitsplatz, und schon im ersten Betriebsjahr wurden 270 000 Menschen mit einem reinen Sommerbetrieb befördert. Heute funktioniert die Mühleggbahn als praktischer, vollautomatischer Lift mit langen Betriebszeiten und jährlich 650 000 Fahrgästen.

Fluch und Segen zugleich

Von der durch die Eisenbahn entfachten wirtschaftlichen Dynamik profitierten längst nicht alle. Es wuchs die Ungleichheit zwischen den sozialen Schichten, in den zunehmend überfüllten Städten war vom Glanz einer neuen Epoche in vielen auf engstem Raum lebenden Familien nichts zu sehen, während, etwa in St.Gallen, eine neue Oberschicht es sich auf den Hügeln der Stadt bequem machte. St.Gallens Bahnhof war ein Tor zur Welt, die Fernzüge verbanden die Stadt mit vielen Me-

tropolen Europas. Das Reisen aber blieb den Geschäftsleuten und der reichen Oberschicht vorenthalten. In den abgelegenen Tälern des Berggebietes kam vom wachsenden Wohlstand nur wenig an, und auch im nahen Appenzell ging noch über Jahrzehnte das Leben seinen gewohnten Gang.

Für den Künstler Roman Signer, Jahrgang 1938, waren in seinen Jugendjahren Ausflüge nach St.Gallen Reisen in eine andere Welt, sein Heimatort Appenzell war da noch ein Dorf der Handwerker und Bauern, auch wenn

schon 1886 die Eisenbahn den Innerrhoder Hauptort erreicht hatte. Für viele Zeitgenossen brachte die Eisenbahn deshalb mehr Fluch als Segen, und es brauchte – und braucht bis heute – erhebliche staatliche Eingriffe, um diese Ungleichheiten zu beseitigen. Die Eisenbahn beförderte aber auch die – heute selbstverständliche – räumliche Trennung von Arbeit, Wohnen, Versorgen und Freizeit.

Mehr Verkehr, mehr Zersiedlung

Das Auto kam in der Schweiz erst richtig in Fahrt, als 1960 der Bau des Nationalstrassennetzes beschlossen wurde und die Wirtschaftswunderjahre ein Motorfahrzeug für breite Bevölkerungsschichten erschwinglich machten. Man erhoffte sich damals ähnlich positive wirtschaftliche Effekte wie mit dem Bau des Eisenbahnnetzes.

Diese Hoffnungen sollten sich nur teilweise erfüllen: Der motorisierte Individualverkehr wurde zum Motor der Zersiedelung der Schweiz. Die Wirtschaft konzentrierte sich noch stärker in den Zentren, während es die Menschen vermehrt aufs Land zog, um der Enge der Städte zu entkommen. Die Pendlerwege wurden länger und länger. Die peripheren, strukturschwachen Regionen profitierten anfänglich von Strassenbau und Motorisierung, die Abwanderung wurde gebremst, wenn auch nicht gestoppt. Doch dieser Trend sollte nicht anhalten und an vielen Orten ins Gegenteil verkehren, als die Wirtschaft unter enormem Kostendruck begann, ihre Aktivitäten wieder in den Zentren zu konzentrieren.

Mit dem Comeback der Schiene im öffentlichen Nahverkehr, mit S-Bahnen und einem immer dichter werdenden Busnetz, wurde der Zersiedlungstrend eher noch verstärkt, auch wenn es teilweise gelang, wenigstens den wachsenden Pendlerstrom etwas auf den öffentlichen Nahverkehr zu lenken und die Strassen zu entlasten. Doch letztlich wurden damit auch nur «die Wünsche einzelner Regionen und Gemeinden nach einem möglichst

grossen Anteil am Bevölkerungswachstum befriedigt», wie es in einer Studie aus dem Jahr 2007 heisst.

Multimodalität wird bedeutender

Das Verkehrsangebot ist generell so gut, dass sich daraus kein wirklicher Standortvorteil mehr ableiten lässt. Es geht bestenfalls noch um punktuelle Verbesserungen, die Verkürzung der Reisezeiten oder die Beseitigung von Engpässen. Tendenziell von grösserer

13,5 Prozent der Autofahrerinnen und Autofahrer stehen täglich oder mehrmals wöchentlich auf dem Arbeitsweg im Stau.

Bedeutung ist heute die «Multimodalität», die Wahl der Verkehrsmittel, um den Verkehrstrom möglichst effizient zu bewältigen. Dazu bedarf es indes gerade in den neuen Siedlungsgebieten einer rasch folgenden Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, namentlich Buslinien.

Die Wirklichkeit ist indes, das zeigt eine aktuelle St.Galler Studie des Amtes für Raumentwicklung und Geoinformation, eine ganz an-

dere: So ist die Erschliessung neuer Baugebieten in vielen Fällen schlicht verschlafen worden, die Ortsgebiete an sich sind zwar gut erschlossen, für den Langsamverkehr fehlt aber der Platz. Dann kann etwa der positive Effekt eines energieeffizienten Gebäudes sehr rasch ins Gegenteil kippen, wenn für die Fahrt zur Arbeit das Auto benötigt wird.

Fokus Agglomeration

In der verkehrsmässig nahezu perfekt erschlossenen Schweiz rücken deshalb die Agglomerationen, wo 85 Prozent der Bevölkerung leben, mehr und mehr in den politischen Fokus. Dort geht es darum, den Verkehr einerseits weiter zu verdichten, ander-

seits aber eine Entwicklung zu fördern, die, mit viel zeitlichem Verzug, der heutigen Schweizer Realität Rechnung trägt: In der Grossstadt Schweiz gilt es nun, die «Quartiere» (die Agglomerationen, zu denen in der Ostschweiz Frauenfeld, Kreuzlingen, Amriswil-Romanshorn, Arbon-Rorschach, St.Gallen, Wil, Heerbrugg und Buchs gezählt werden) besser zu organisieren, um Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit wieder näher zusammenzuführen. Denn nachhaltig ist das heutige Verkehrsverhalten nicht. Das gilt nicht nur für den ungeheuren Mengen nicht erneuerbare Ressourcen verschlingenden motorisierten Verkehr, sondern auch für den öffentlichen Verkehr, der zwar die Ressourcen schont, der andererseits aber genauso dazu beiträgt, Zersiedelung und Pendlerverkehr zu fördern.

Stösst das System Verkehr an seine Grenzen? Schon die Finanzierung der Infrastruktur ist eine gigantische Aufgabe, und auf der politischen Bühne zeichnen sich angesichts schrumpfender Finanzen die ersten Verteilungskämpfe ab. Die einen reden von der freien Wahl der Verkehrsmittel (und meinen damit in der Regel das Auto), die anderen beschwören im Namen der Umwelt den öffentlichen Verkehr, ohne zu merken, dass sie selbst auch Teil des Problems sind. «Letztlich», meint Timo Ohnmacht, «braucht es die Einsicht aller, neue Wege zu gehen.» Es wäre ein Zusammenrücken um der Zukunft willen, um die Wege kürzer zu machen, zur Arbeit und in die Schule, zum Einkaufen, ins Kino oder in die Ferien.

«Geteilte öffentliche Mobilität»

Wäre ein solcher Weg überhaupt machbar, ohne an den Grundlagen des heutigen Le-



Der öffentliche Verkehr schont zwar Ressourcen, trägt aber auch dazu bei, Zersiedelung und Pendlerverkehr zu fördern.

bensstils, der eine quasi unbegrenzte Mobilität voraussetzt, zu rütteln? Das Internationale Forum für Transportwesen der OECD hält es in einer aktuellen Studie zum Verkehr in den Städten am Beispiel von Lissabon für realistisch, dass mit einer Flotte von Acht- und Sechzehnplätzer-Bussen, die auf Abruf verfügbar wären und das öffentliche Verkehrsnetz ergänzen würden, sowohl der Zugang zu Arbeitsplätzen als auch öffentlichen Diensten und Freizeitanlagen dramatisch vereinfacht und verkürzt würde – bei einer, dank effizienter Auslastung, gleichzeitigen Halbierung der Preise für die öffentlichen Verkehrsmittel. Mit dieser geteilten öffentlichen Mobilität liesse sich mit gerade noch drei Prozent der heute verkehrenden Fahrzeuge dieselbe Verkehrsleistung erbringen.

Schon in einer früheren Studie kamen die Experten zum Schluss, dass mit selbstfahrenden, geteilt genutzten Autos neun von zehn Fahrzeugen in den Städten überflüssig würden. Ähnliche Ergebnisse wären wohl auch von den grossen Quartieren in der «Grossstadt Schweiz» zu erwarten. Utopisch sind solche Szenarien längst nicht mehr. Der Preis wäre die weitgehende Aufgabe der auf dem eigenen Motorfahrzeug basierenden individuellen Mobilität. Etwas mehr als das vom Bundesrat vorgeschlagene «Mobility Pricing», das die vorhandene Infrastruktur besser ausnutzen soll dank benutzungsbezogener Abgaben, wäre dafür allerdings schon nötig.

Autos bleiben Rückgrat der Mobilität

Das Bundesamt für Raumentwicklung rechnet in seinen eben erschienenen «Verkehrsperspektiven 2040» vor, dass selbst mit Massnahmen wie dem heute hoch umstrittenen Mobility Pricing bis 2040 allenfalls eine sanfte Landung gelingen wird. Das Verkehrswachstum könnte danach leicht vom Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum entkoppelt werden, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr würden zulasten des motorisierten Verkehrs etwas zulegen. Autos blieben aber unverändert das Rückgrat der Mobilität.

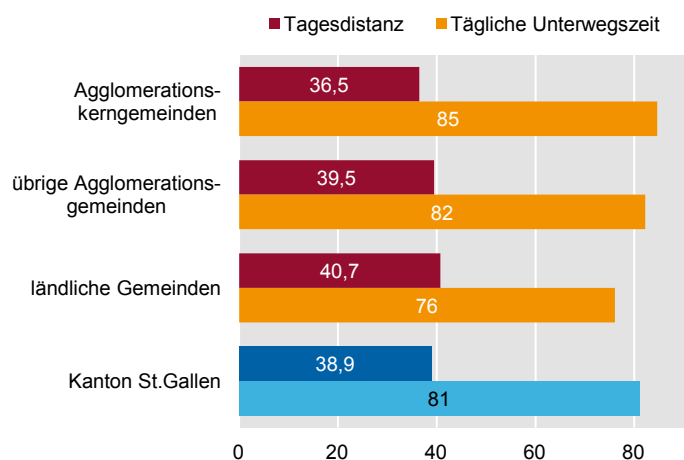
Inwieweit diese dereinst mit Elektro- statt Benzin- oder Dieselmotoren unterwegs sein werden, steht in den Sternen. Es gibt aber auch ermutigende Signale: Der Autoverkehr in den Städten stagniert, da die Kapazitäten ausgelastet sind und: Der Führerschein ist bei jungen Leuten, sofern sie überhaupt einen haben, mehr und mehr nur noch Mittel zum Zweck.



Etwas mehr als zwei Drittel der Schweizer Haushalte verfügen über ein Velo.

Tagesdistanzen und Unterwegszeiten 2010

Zurückgelegte Tagesdistanzen (in Kilometer) und tägliche Unterwegszeiten (in Minuten) nach Gemeindetypen BFS



Quelle: BFS Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010
© Kanton St.Gallen, Amt für Raumentwicklung und Geoinformation,
Fachstelle Raumentwicklung

«Mir ist um die **Zukunft** nicht bang»

Herold Taxi – 2222 777, das grösste Taxiunternehmen St.Gallens, feiert den 100. Geburtstag. Daniel Holenstein ist Inhaber des Familienunternehmens, das er 1992 von seinem Schwiegervater gekauft hatte. Im Interview spricht er über die Bedeutung des persönlichen Gesprächs im Kundenkontakt, ökologische Fahrzeuge und gute Zukunftsperspektiven.

Daniel Holenstein, in Lissabon könnte, wie eine Studie zeigt, fast der gesamte Privatverkehr mit einer Flotte von Kleinbussen und Taxis, die den öffentlichen Verkehr ergänzen, ersetzt werden. Das scheint auch für St.Gallen denkbar. Kommt da ein goldenes Zeitalter auf Taxiunternehmen zu?

Warten wir's ab. Uns ist jedenfalls nicht bange um die Zukunft des Taxis.

Was stimmt Sie so zuversichtlich?

Unser steter Erfolg. Als ich 1992 Herold Taxi gekauft habe, zählte das Unternehmen 32 Taxis und drei Kleinbusse. Heute sind es 54 Taxis und 28 Kleinbusse, wobei Letztere vor allem im Schuldienst unterwegs sind. Wir sind damit ganz klarer Marktführer in St.Gallen. Darauf lässt sich aufbauen.

95 Prozent Ihrer Gäste rufen die Nummer 071 2222 777 an, um ein Herold Taxi zu bestellen. Von der Herold-Taxi-App oder

von der Möglichkeit der Onlinebuchung machen nur ganz wenige Gebrauch. Woran liegt das?

Die allermeisten unserer Kundinnen und Kunden schätzen gerade diesen persönlichen Austausch. Das gilt übrigens auch für unsere Fahrerinnen und Fahrer, die bei Dienstantritt und am Feierabend über das offene Funknetz persönlich von der Einsatzleiterin begrüsst werden. Auch während des Einsatzes wird über Funk gesprochen. Technisch wären wir zwar durchaus in der Lage, das zu ändern und über Bildschirmaufruf zu kommunizieren. Doch ich schätze diesen persönlichen Austausch mit Kundinnen und Kunden sowie Fahrerinnen und Fahrern sehr und sehe darin auch einen Wettbewerbsvorteil. Vielleicht sieht mein Sohn, der das Unternehmen mit seinem Bruder in die nächste Generation führen wird, das einmal anders: Eine der Stärken von Herold Taxi ist es schon immer gewesen, den Zeitläuften zu folgen, ohne die eigenen Identität aufzugeben.

Aus den Vereinigten Staaten drängen neue Geschäftsmodelle



Herold Taxi AG

Poststrasse 11, CH-9000 St.Gallen

Telefon 071 2222 777

Gratis-Nr. 0800 822 777

Fax 071 222 81 56

info@heroldtaxi.ch

www.heroldtaxi.ch





Die Besitzerfamilie der Herold-Taxi AG: David, Daniel, Ruth und Samuel Holenstein (v.l.n.r.).

delle, die aus jedem Privatauto ein Taxi machen, nach Europa. Ist Uber auch schon in St.Gallen angekommen?

Nein. Ohne Betriebsbewilligung darf hier kein Taxi verkehren. 175 sind derzeit auf St. Gallens Strassen unterwegs; die Tendenz ist rückläufig. Seitens der Behörden heisst es, neue Lizenzen würden erst vergeben, wenn der Bestand auf 145 geschrumpft wäre. Ich habe im Übrigen nichts gegen Konkurrenz: Sie belebt das Geschäft und treibt die Etablierten an, es noch besser zu machen. Aber die Spiesse müssen gleich lang sein. Wir haben es im Verband Taxisuisse ausrechnen lassen: Wenn Uber Mehrwertsteuern, Steuern, Sozialleistungen und anständige Löhne für die Chauffeusen und Chauffeure zahlt, sind die Tarife sehr rasch auf dem marktüblichen Niveau. Das Taxirad lässt sich nicht so einfach neu erfinden.

1,8 Millionen Kilometer legen Ihre 140 Fahrerinnen und Fahrer jährlich zurück. Wie lange ist ein Taxi bei Ihnen in Gebrauch?

Holenstein: Nach max. 250 000 Kilometern ist Schluss, je nach Zustand auch schon früher. Wir legen grossen Wert auf saubere und gepflegte Fahrzeuge, die übrigens alle Leder Ausstattung haben. Wir waschen und reinigen sie innen täglich.

Sie waren vor 15 Jahren das erste Schweizer Taxiunternehmen, das mit Biogasautos unterwegs war. Wann kommt das Elektrotaxi?

Hybridtaxis sind schon bestellt; auf das erste Elektroauto, das sich für den Taxidienst eignet, warten wir sehnlichst. Ich sehe unser Unternehmen hier in einer Rolle als Vorbild.

Wer fährt heute Taxi?

Unsere Kundschaft ist sicher einiges breiter aufgestellt als vor einem Vierteljahrhundert, als Taxifahren noch etwas ziemlich Exklusives war. Insgesamt sind es aber nach wie vor nicht mehr als acht Prozent der Bevölkerung. Zu unseren Dienstleistungen zählt aber nicht nur die klassische Beförderung von Personen, sondern etwa auch von medizinischen Präparaten.

Und die beste Zeit für das Taxiunternehmen?

OLMA, OFFA und Silvester.



Herold Taxi 222 7777: Die Firmenchronik

- 1916** Firmengründung durch Karl Herold im Kutscherhüsi an der Rosenbergstrasse in St.Gallen mit drei Mitarbeitern, einem Pic-Pic und einem Packard. Der Anfang der Erfolgsgeschichte.
- 1944** Vier Taxikonzessionen mit neuen, schwarzen Chryslerwagen. Während des Krieges werden zwei Taxis auf Holzkohlebetrieb umgebaut. Das Geschäftslokal wird erweitert durch eine kleine Werkstatt.
- 1948** Carl Herold jun. übernimmt die Firma.
- 1955** Verdoppelung der Flotte mit Zukauf der Stern-Taxis und damit vier weitere Konzessionen.
- 1960** Einzug der Firma am Platztor mit Büro, Tankstelle und Werkstatt.
- 1968** Die beiden Söhne Max und Werner Herold übernehmen die Verantwortung. Max führt das Taxiunternehmen mit acht B-Konzessionen und fünf A-Konzessionen, und Werner übernimmt die Autovermietung. Eine Fahrschule wird angegliedert, die Dienstleistungen im Taxibetrieb weiter ausgebaut.
- 1982** Alle schwarzen Chrysler-Taxis werden durch Volvos ersetzt. Zeitgleich werden die rot-gelben Taxis angeschafft.
- 1992** Daniel und Ruth Holenstein-Herold kaufen die Firma mit 32 Konzessionen und drei Schulbussen. Die Firmenflotte zieht in die Tiefgarage an die Martinsbruggstrasse um. Die Taxizentrale siedelt vom Bahnhofgebäude in die neuen Bürogebäude an der Poststrasse 11 um.
- 1998** Als erstes Taxi-Unternehmen erhält die Herold-Taxi AG das Qualitäts-Gütesiegel des Schweizerischen Tourismusverband. Umzug der Werkstatt von der Kreuzbleiche-Garage an die Heiligkreuzstrasse.
- 2000** Mit dem Kauf von Biogastaxis setzt Herold Taxi als erstes Taxiunternehmen ein Zeichen für die Umwelt.
- 2014** Die Entwicklung der Herold-Taxi-App stösst insbesondere bei jungen Kunden auf Erfolg.
- 2016** 100 Jahre: Herold Taxi ist grösster Taxi- und Kleinbusanbieter in der Ostschweiz mit eigener, während 24 Stunden besetzter Taxizentrale.

NATER TOP-ANGEBOTE



IVECO



35S13 V H2, 10.8 m³
Radstand 3520
 E58+ Motor, Radio/IDS, Rückspiegel elektrisch verstell- und heizbar, Holzbohlen, Anhängerkupplung, Winterbereifung

CHF 25'500.-

Fiat Fiorino 1.4, Benzin, 77 PS
 Zentralverriegelung, EL-Fensterheber, Schiebetüre rechts, Flügeltüren hinten

CHF 12'700.-

IVECO



35S13V H2, Radstand 3520L
 Radstand 4040, Klimaanlage, Verkleidung des Laderaums, Park Distance Control hinten, Flügeltüren hinten verglast, Schiebetüre rechts verglast

CHF 29'990.-

Top-Angebote für jeden Einsatzbereich.

**Infos: www.nater.ch
 Telefon: 071 388 00 20**

Alle Preise exkl. MwSt und exkl. Ablieferpauschale.

Fiat Ducato 35, L3H2, 130PS
 Radstand 4040, Klimaanlage, Verkleidung des Laderaums, Park Distance Control hinten, Flügeltüren hinten verglast, Schiebetüre rechts verglast

CHF 33'420.-

Fiat Doblo 1.3 Starter, 90PS
 Radio/CD, Zentralverriegelung, Flügeltüren hinten verglast, Doppelstern

CHF 15'990.-

IVECO



35S18A8P E6 Koffer/Halbhaube
 Radstand 3720, Hi-Matic Getriebe, Koffer/Halbhaube (4100x2050x2200), Klima, Nebellampe, Tempomat, 24" Rückspiegel elektrisch verstell- und heizbar, Radio DAB, Smartphone/Tablet-Halterung, Bluetooth

CHF 59'950.-

IVECO



35S12, Werksbrücke, 120 PS
 Radstand 3450, Anhängersteckdose, 13-polig, Anhängerkupplung Kugel, Radio/CD Bluetooth, Rückspiegel elektrisch verstell- und heizbar

CHF 29'500.-

IVECO



35S12, Doppelkabine, Werksbrücke
 Radstand 3450, 120PS, Rückspiegel elektrisch verstell- und heizbar, Anhängersteckdose 13-polig, Anhängerkupplung Kugel, Radio/CD Bluetooth USB/AUX

CHF 33'400.-

New Ducato 35, L3H2, 130PS
 Radstand 4035, Doppelverlängerungsbank, Hecktüre verglast, Schiebetüre rechts, Radio/CD, Bluetooth, Klimaanlage, PDK hinten, Ladeflächenschutz, Laderaumtrennwand mit Fenster, Tempomat

CHF 33'420.-

Fullback Base 6-Gang **NEUHEIT**
 Klimaautomatik, Radio/CD MP3, Bluetooth, Rückfahrkamera, Lenkradbedienung, Radio/Telefon, Tempomat, Nebelscheinwerfer, Regen-Dämmerungssensor, etc.

CHF 32'000.-

ISUZU



Crew Solar 4x4 A/T Plus
 elektrische Fensterheber vorne und hinten, getönte Scheiben, Heckscheibenheizung, Radio/CD MP3 mit Bluetooth, Tempomat

CHF 31'400.-

ISUZU



Crew Planet 4x4 M/T A/C
 Klimaanlage, Radio/CD, elektrische Scheiben und Spiegel, Alufelgen

CHF 27'350.-

ISUZU



Space Satellite 4x4 M/T A/C
 Titan-Alu-Dreiseitenkipprücke (L/B/H in mm) 1920/1830/300, Nutzlast ca. 1'000 kg, Anhängelast 3'500 kg

CHF 34'650.-

ISUZU



L35 F ADAPTOR (Motor 150PS, E6)
 150 PS, Euro 6, Dreiseitenkipper Titan, (L/B/H in mm) 3300/1900/300, Anhängelast 3'500 kg

CHF 34'900.-

Die **Sonnenkönigin** erobert den Bodensee



Die Sonnenkönigin bereichert als schwimmende Event- und Kongresslocation seit 2008 den Bodensee zwischen Bregenz, Deutschland und der Schweiz.

Die Königin des schwäbischen Meeres zeigt dabei hohe Businesskompetenz: Als einzigartige Plattform für Events, Tagungen und hochkarätige Präsentationen überzeugt sie mit perfekter Bühnen-, Ton- und Lichttechnik. Zur Ausstattung zählen höhenverstellbare Tribüne und Bühne, Sonnendeck, Lounge- und Galamöblierung, Bordküche und vier Bars. Der über drei Decks reichende Veranstaltungssaal und Flüstermotoren die sogar Klassikkonzerte ermöglichen, bieten einzigartige Eventmöglichkeiten. Ob Tagung oder Ball – die «Sonnenkönigin» bietet majestätische Erlebnisse. Sie ist einzigartig, vielseitig und glänzt bei aufsehenerregenden Veranstaltungen: Rauschende Jubiläumsfeiern, elegante Galadiners, mitreißende Konzerte, umjubelte Misswahlen, ja selbst TV-Sendungen gehören

zum Repertoire der Sonnenkönigin die auch gechartert werden kann. Mit Topgastronomie von MO Catering und viel Know how bieten der Betreiber komitee eventservice marberger gmbh einen Premiumservice ringsum das Event-Flaggschiff der Vorarlberg Lines. Bereits regelmässig findet hier für Tanzfreunde die Veranstaltung «SoulKitchen» – Live Entertainment á la Carte sowie die schon traditionelle Fahrt zur «Konstanzer Seenacht» statt.

Eventtip:

Feiern Sie den Jahreswechsel 2015/16 im wahrsten Sinne des Wortes «königlich»: bei einer rauschenden Silvesternacht im schwimmenden und angenehm temperierten Ballsaal der Sonnenkönigin.



Facts

Gewicht: 950 t
Länge: 70 Meter
Breite: 15 Meter
Höhe: 11 Meter

Zugelassen bis zu 1000 Personen
Tiefgang beladen 2,20 Meter
Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h

Eventschiff MS Sonnenkönigin

komitee eventservice marberger gmbh
Bildgasse 10 • 6850 Dornbirn • Austria
Tel. +43 5572 39 80 01 • Fax +43 5572 39 80 01-9
www.sonnenkoenigin.cc

Erst ein Prozent Marktanteil

E-Mobilität *vor dem* *Durchbruch?*

Den Elektrofahrzeugen gehört die Zukunft. Davon sind zumindest die Vertreter der Industrie überzeugt.

Die ersten Jahrzehnte des Automobils waren elektrisch: Hunderte Hersteller weltweit warben um Kundschaft, hatten aber alle dasselbe Problem: die mangelnde Reichweite, die einen Überlandbetrieb fast verunmöglichte. Es waren die Entwicklung des elektrischen Anlasses für Vergasermotoren und die zunehmende Verbreitung von billigem Öl, die dem Benzin- und Dieselantrieb ab 1912 zum Durchbruch verhalfen. Selbst das von 1908 bis 1927 gebaute erste Fliessbandauto, der Ford T, war ursprünglich mit Elektroantrieb entwickelt worden. Danach verschwanden Elektrofahrzeuge in kleinen Nischen.

«Man hat zuerst den Fehler gemacht, Kleinwagen mit geringen Batteriekapazitäten zu produzieren, die entsprechend niedrige Reichweiten hatten.»

Weniger CO₂, mehr Reichweite
Jetzt stehen sie, so scheint es, vor einem grossen Comeback. Zwei Faktoren geben für Peter Arnet, Geschäftsführer der Alpiq E-Mobility AG, einer Tochterfirma des Energiekonzerns Alpiq, dafür den Ausschlag: die stete

Reduktion des erlaubten CO₂-Ausstosses in Verbrennungsmotoren, die ab 2020 noch 95 Gramm pro Kilometer erlauben. Das sei nur noch mit Elektrofahrzeugen zu schaffen, sagt Arnet. Die Hersteller dürfen sich während einer Übergangsfrist jene Autos, die unter 50 Gramm ausstossen, höher anrechnen lassen – was praktisch nur mit Elektroautos zu schaffen sei.

Es sei aber auch der riesige Erfolg des US-amerikanischen E-Auto-Herstellers Tesla, der die Verbrennungsmotorenspezialisten beeindruckt und zugleich ansporne. «Tesla baut schon jetzt ausgereifte, alltagstaugliche Autos mit hohen Reichweiten, und der im Internet schon vor Baubeginn eine halbe Million mal verkaufte Tesla 3 wird nicht mehr kosten als ein konventionelles Mittelklasseauto.»

In den kommenden drei Jahren würden praktisch alle grossen Hersteller mit Elektroautos auf den Markt kommen, die problemlos bis zu 400 Kilometer mit einer Batterieladung schafften, sagt Arnet. «Man hat zuerst den Fehler gemacht, Kleinwagen mit geringen Batteriekapazitäten zu produzieren, die entsprechend niedrige Reichweiten hatten. Jetzt werden deutlich grössere und weiter entwickelte Batterien verwendet». Elektromobilität sei keine Frage der technischen Machbarkeit mehr, sondern nur noch eine Frage der Zeit, bis es zum Durchbruch komme.

«Die Vorteile eines wartungsfreundlichen, alltagstauglichen, langlebigen und emissionsfreien Fahrzeuges sind einfach zu gross.»



Zusätzlich
15 Prozent des
heute verfügbaren
Stromes wären nötig,
um die rund
fünf Millionen
Fahrzeuge in
der Schweiz
elektrisch zu
betreiben.



Schweiztour mit E-Auto

Ob dereinst der gesamte Fahrzeugpark elektrisch unterwegs sein wird, hängt indes noch von einigen wirtschaftlichen und politischen Faktoren ab – und der Energieproduktion. Zusätzlich 15 Prozent des heute verfügbaren Stromes wären nötig, um die rund fünf Millionen Fahrzeuge in der Schweiz elektrisch zu betreiben.

Aktuell sind die Brötchen aber noch recht klein, die gebacken werden: Elektrofahrzeuge erreichen einen Marktanteil von

knapp einem Prozent, die meistverkaufte Marke Tesla setzte 2015 mit einem Oberklassemodell 1556 Autos ab. Die bisherigen Prognosen haben sich stets als von reinem Zweckoptimismus getrieben erwiesen.

Einer der Gründe dürfte auch das noch sehr dünne Netz an Ladestationen sein. In der Re-

gion St.Gallen gibt es gerade eine Handvoll davon. Das sei beim jetzigen Fahrzeugbestand auch nicht weiter verwunderlich, sagt Peter Arnet. «Aber parallel zum steigenden Fahrzeugbestand wird es einen rasanten Ausbau der derzeit rund 1000 öffentlichen Ladestationen geben.» Aktuell montiert Alpiq in allen Ikea-Filialen 72 Ladestationen, weiter-

«Parallel zum steigenden Fahrzeugbestand wird es einen rasanten Ausbau der derzeit rund 1000 öffentlichen Ladestationen geben.»

re Projekte seien spruchreif. «In Deutschland ist ein Netz mit Schnellladestationen geplant, deren Ladezeit in die Nähe von den Tankzeiten bei Verbrennungsmotoren rückt.» Das sei wichtig, aber in Zukunft würden die Elektroautos in aller Regel zuhause aufgeladen, um dann auch für Langstrecken genügend Strom

gebunkert zu haben. «Tessin retour mit einer Ladung, das ist keine Utopie mehr».

Im nächsten Jahr soll mit der «E Grand Tour of Switzerland» die erste touristische Route Fahrt aufnehmen, die sich, dank genügend Ladestationen, mit Elektrofahrzeugen bewältigen lässt, für Arnet ein «Leuchtturmprojekt, das über die Schweiz hinaus strahlen wird».

Die Strecke führt unter anderem dem Rhein und Bodensee entlang via St.Gallen und das Appenzellerland ins Engadin. Auch ein Abstecher ins

Saastal ist vorgesehen. In Zermatt wird sich dabei ein Geschichtskreis schliessen: In der heutigen Tourismushochburg am Matterhorn verkehren seit 1931 nur noch öffentliche Elektrofahrzeuge. Der private Autoverkehr, ob elektrisch oder mit Verbrennungsmotor, bleibt aussen vor.

Anzeige



Werkbetriebe Frauenfeld

erdgas | wasser | strom

Ihr Partner für Energie & Trinkwasser

www.werkbetriebe-frauenfeld.ch

People's Viennaline



Standortattraktivität «Bodensee» Altenrhein- Friedrichshafen-Köln/Bonn 2 Mal täglich, 4 Mal täglich nach Wien und zu attrakti- ven Feriendestinationen

«Vom Mittelmass zur Exzellenz» heisst eine Initiative der Vorarlberger Industriellenvereinigung. Im Schweizer Gemeinderanking nicht unter den ersten Hundert; darüber beklagt sich die Ostschweiz. Keine Fluganschlüsse an wichtige Wirtschaftsräume mehr; das beschäftigt die Industrie und Wirtschaft im Raum Friedrichshafen.

Diese Befindlichkeiten haben eines gemeinsam: Sie zeigen, wie wichtig es ist, am Bodensee länderübergreifend Stärken und Vorteile zu generieren, damit diese Wirtschafts- und Industrieregion nicht den Anschluss an die aufstrebenden Metropolitanräume verliert. Standort- und Wirtschaftsanalysen in der Schweiz und in Europa zeigen, dass Regionen mit attraktiven und internationalen Verkehrsanbindungen am schnellsten wach-

sen und attraktive Lebens- und Wirtschaftsräume sind.

Deshalb wird die People's Viennaline künftig die beiden Flughäfen Altenrhein und Friedrichshafen miteinander verbinden und somit mittelfristig über beide Flughäfen jeweils Weiterflüge nach Köln/Bonn und Wien anbieten. Auch Anschlussstrecken anderer Airlines ab Friedrichshafen werden damit für Fluggäste aus Altenrhein effizient erreichbar. Somit werden Menschen, Märkte und Standorte, die bisher durch den See getrennt waren, verbunden.

«Wir bieten den beiden Flughäfen die notwendige Stabilität, weil das Verkehrsaufkommen des gesamten Bodenseeraumes bedient werden kann. Vergessen wir jedoch nicht: Was wir an den Abflügen ab Friedrichshafen und Altenrhein schätzen, schätzen auch unsere Kunden und Besucher, die zu uns kommen. Nutzen wir dieses «Flugnetzwerk Bodensee» zu unserem Vorteil als wichtiger Baustein für die Zukunft unserer vier Länder umfassenden Region» so Daniel Steffen, CEO People's Air Group.

Die Reise in eine der wichtigsten Metropolen Deutschlands, der Domstadt Köln, beginnt mit dem kürzesten internationalen Linienflug der Welt. Oder wie Daniel Steffen, CEO der People's Air Group sagt, «dem ersten Übersee-Flug in der Geschichte Altenrheins», nämlich mit dem rund achtminütigen Flug über den Bodensee nach Friedrichshafen.

Ab Altenrhein nach Wien, Köln und zu zahlreichen Feriendestinationen. Alle Flüge sind online unter www.peoples.ch oder in jedem Reisebüro buchbar.

Über die People's Viennaline

Die Fluglinie mit Hauptsitz in Wien am Vienna Airport wurde im Oktober 2010 gegründet. Sie verbindet seit dem 28. März 2011 die Bodenseeregion mit der österreichischen Bundeshauptstadt mit einer Embraer 170, 76 Sitzplätze. Geflogen wird 4x täglich nach Wien, 2x täglich nach Köln und in zahlreiche Urlaubsdestinationen im Sommer. Eigentümer der Flugesellschaft ist der Vorarlberger Markus Kopf. Sie wird geführt von CEO Daniel Steffen.

Flugplan ab 2. November 2016 – 25. März 2017 Altenrhein-Friedrichshafen-Köln/Bonn

Wochentag	Flug	Abflug Altenrhein	Ankunft Friedrichshafen	Abflug Friedrichshafen	Ankunft Köln/Bonn
Mo – Fr	PE 200	06.30	06.50	07.10	08.05
	PE 202	17.20	17.40	18.00	18.55

Köln/Bonn-Friedrichshafen-Altenrhein

Wochentag	Flug	Abflug Köln/Bonn	Ankunft Friedrichshafen	Abflug Friedrichshafen	Ankunft Altenrhein
Mo – Fr	PE 201	08.35	09.30	09.50	10.10
	PE 203	19.25	20.20	20.40	21.00

Mobilität ist mehr als eine Fahrt zwischen zwei Haltestellen...



**...Darin sind sich
Martina Müggler, Leiterin
Mobilitätsentwicklung
bei PostAuto, und
Walter Schwizer, Leiter
der PostAuto-Region
Ostschweiz, einig.**

Aktuell verfügen wir in der Schweiz über ein ausgezeichnetes Angebot im öffentlichen Verkehr. Jede Stunde, teilweise sogar jede halbe oder alle paar Minuten bringen uns die Bahn, das Postauto, der Bus oder das Tram sicher und zuverlässig von A nach B.

Wirklich? Bringt uns der öffentliche Verkehr nicht eher von Haltestelle zu Haltestelle? Was verstehen wir eigentlich unter «von A nach B»? Wie kommen wir beispielsweise von unserem Haus («A») zur Haltestelle und von der Haltestelle zu unseren Freunden zum Abendessen («B»)?

Als Marktführer im Bereich öffentlicher Verkehr auf der Strasse beschäftigt sich PostAuto schon seit über 100 Jahren erfolgreich mit Mobilität. Innovationen im Bereich der Technik, eine stets zunehmende Nachfrage nach Mobilität und grosse Investitionen in das Angebot und die Infrastruktur haben dazu geführt, dass sich das Mobilitätsangebot in der Schweiz über die letzten Jahrzehnte stark entwickelt hat. Auch PostAuto hat sich dementsprechend verändert und ist heute ein «gesamtheitlicher Mobilitätsdienst-

leister». Was bedeutet das? Zum Beispiel, dass die gelbe Klasse neben den klassischen ÖV-Leistungen auch Bike Sharing (PubliBike), Ride Sharing (PubliRide), integrierte Systemlösungen für ÖV-Unternehmen und innovative Dienstleistungen für die Kundinnen und Kunden (z.B. WLAN im Postauto, Mobile Ticketing) anbietet. Das Rückgrat des Unternehmens ist und bleibt aber das gelbe Postauto mit seinen Fahrerinnen und Fahrern, die tagtäglich hunderttausende Fahrgäste sicher, pünktlich und zuverlässig an über 11 000 Haltestellen in der ganzen Schweiz bringen – die gelbe Klasse eben.

PostAuto bleibt am Puls der Zeit und möchte seinen Kundinnen und Kunden einen immer besseren Service anbieten – nicht nur von Haltestelle zu Haltestelle sondern von A nach B.

Dazu drei konkrete Antworten.

PubliRide – das Mitfahrnetzwerk

Die Gemeinde Häggenschwil ist mit «PubliRide Häggenschwil» (www.publiride.ch/haeggenschwil) die Pioniergemeinde in der Ostschweiz. Sie macht aus der Not eine Tugend.



Aufgrund eines fehlenden durchgängigen ÖV-Angebots können sich die Häggenschwiler seit August zusätzlich über das Mitfahrnetzwerk von PostAuto vernetzen, gemeinsame Fahrten mit dem Privatauto anbieten und nachfragen. Die Vermittlung läuft unkompliziert über eine Website oder via App. Bereits haben sich mehr als 60 PubliRider registriert.

PostAuto hat PubliRide bereits in verschiedenen Gemeinden und Regionen eingeführt. Während das Mitfahrnetzwerk in ländlichen Gegenden eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehr ist, kann es in Agglomerationen und Städten dazu beitragen, die Strassen zu entlasten. Auch grosse Arbeitgeber wie beispielsweise das Kantonsspital Luzern nutzen PubliRide. Mitarbeitende werden motiviert, gemeinsam zur Arbeit zu fahren und damit die Parkplatznachfrage zu reduzieren. PubliRide kann für grössere Unternehmen eine interessante Massnahme des betrieblichen Mobilitätsmanagements sein.

SmartShuttle Sitten – Test mit selbstfahrenden Postautos

PostAuto und das MobilityLab Sion-Valais wollen mit dem Projekt SmartShuttle herausfinden, ob der Einsatz von führerlosen Fahrzeugen im öffentlichen Raum technisch und betrieblich machbar ist und einen Kundenn Mehrwert bietet. Seit dem 23. Juni 2016 findet in der Altstadt von Sitten als Antwort dazu der Testbetrieb SmartShuttle (www.postauto.ch/smartshuttle) statt. Dabei handelt es sich um ein Schweizer Pionierprojekt. PostAuto, die

Stadt Sitten und der Kanton Wallis testen in Zusammenarbeit mit ihren Partnern aus der Forschung neue Formen der Mobilität. Im Weiteren will PostAuto die Frage beantworten, ob der Einsatz von autonomen Fahrzeugen im öffentlichen Raum – beispielsweise in Fussgängerzonen und autofreien Ortschaften oder auf Firmengeländen – möglich ist. Die zwei autonomen Postautos verfügen über 11 Sitzplätze, sind mit maximal 20 km/h unterwegs und werden momentan noch von geschultem Personal begleitet.

Jederzeit und überall von A nach B – mit der Mobilitätsplattform von PostAuto

Die personenbezogene Mobilität steht vor einem Umbruch. Privatauto und ÖV sind längst nicht mehr die einzigen Optionen, um von A nach B – in unserem Beispiel von zuhause zum Abendessen bei Freunden – zu gelangen. Alternative Reisemöglichkeiten wie Car-Sharing, Mitfahrgelegenheiten oder Mietvelos nehmen in der täglichen Mobilität eine immer wichtigere Rolle ein. Die fortschreitende Digitalisierung unterstützt und beschleunigt diesen Prozess. Statt sich für eine einzige Transportmöglichkeit entscheiden zu müssen, steht für Reisende immer mehr die kombinierte Mobilität im Vordergrund. «Kombiniert» bedeutet in diesem Zusammenhang, dass der Nutzer seine Transportmittel je nach Mobilitätsbedürfnis auswählt und miteinander verbindet. An einem Tag entscheidet er sich für Zug und Mietvelo, am anderen Tag nutzt er eine Mitfahrgelegenheit.

Wie schön wäre es doch, gäbe es für die Planung einer solchen kombinierten Reise eine einzige App! Eine App für den mobilen Alltag, die in der Routenplanung alle gängigen Verkehrsmittel berücksichtigt und auf ausgeklügelte Weise miteinander kombiniert. Ganz nach den eigenen Präferenzen und Wünschen.

Auch daran arbeitet PostAuto. Das Ziel ist eine digitale Plattform für die persönliche Mobilität, dank der der Reisende die verschiedenen Verkehrsmittel auch buchen und bezahlen kann. Auch während der Reise soll der Nutzer nicht alleine gelassen werden: Er erhält echtzeitbasierte Störungsmeldungen oder mögliche Alternativrouten. In Basel hat PostAuto ein solches Angebot zusammen mit Partnern bereits geschaffen: In Kooperation mit dem TCS und den Basler Verkehrsbetrieben BVB testet PostAuto seit Herbst 2016 die Mobilitätsplattform NordwestMobil (www.nordwestmobil.ch). Diese macht den öffentlichen Verkehr, Car-Sharing, Mitfahrgelegenheiten, Bike-Sharing, Taxi-Dienste, das eigene Auto, das eigene Velo sowie den Fussweg einfach zugänglich und verbindet sie miteinander. Doch nicht nur das: Die Mobilitätsplattform zeigt auch die Verfügbarkeit von Parkplätzen in den grössten Basler Parkhäusern sowie mietbare Privatparkplätze an. Nach Abschluss der Pilotphase in Basel soll die Mobilitätsplattform auf einer nationalen Basis und in Kooperation mit weiteren Partnern ausgerollt werden.



Um die Anforderungen, Bedürfnisse und Wünsche der Mobilität der Zukunft zu erfüllen, braucht es Mobilitätsanbieter, die zusammen mit Partnern genau diese «kombinierte Mobilität» ermöglichen. PostAuto hat hier eine führende Rolle inne und investiert laufend in solche Lösungen.

Kontakt: Walter Schwizer
Telefon: 058 386 73 46
E-Mail: walter.schwizer@postauto.ch



«Es ist und bleibt eine Tatsache, dass die werktätige Bevölkerung das Auto braucht.»

Gefragt sind Lösungen statt Ideologien

Welchen **Verkehr** wollen wir?

Der Touring Club Schweiz TCS und der Verkehrs-Club der Schweiz VCS sind die wichtigsten Interessensgruppen von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Die Ziele unterscheiden sich beträchtlich. Doch es gibt auch manche Gemeinsamkeit. Luigi R. Rossi, Präsident der TCS – Sektion St Gallen und Appenzell Innerrhoden, und Ruedi Blumer, Co-Präsident des VCS St.Gallen – Appenzell, kreuzen die verbalen Klingen.

Herr Rossi: Wie beschreiben Sie das Wirken des VCS?

Rossi: Der VCS bekämpft den motorisierten Individualverkehr, Bauvorhaben und den Ausbau von Infrastruktur. Als Verkehrsclub ist der VCS für mich nicht greifbar, ich nehme nur die politische Arbeit wahr.

Herr Blumer, wie sieht es mit dem TCS aus?

Blumer: Der TCS hat eine lange Geschichte, er ist der mit Abstand grösste Verkehrsclub der Schweiz. Nationale Bekanntheit hat der TCS mit seinen Schutzbriefen und der Pannenhilfe. Da hat der TCS grosse Verdienste. Ich nehme den Touringclub aber auch als Verband wahr, der sich in erster Linie für den motorisierten Individualverkehr einsetzt. Wenn es zum Beispiel um Tempo 30 auf Hauptstrassen geht oder die Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Fussgängerzonen oder Platzgestaltungen, dann steht der TCS auf Seite der Automobilisten. Der TCS umwirbt neuerdings auf Plakaten die Velofahrer. Da bin ich gespannt, ob sich hier ein Wertewandel beobachten lässt. Der TCS verdient aber Lob für seine Verdienste um die Sicherheit von Schulwegen.

Herr Rossi, es gibt einerseits Lob von Herrn Blumer, andererseits die Charakterisierung als reiner Autoclub. Sind Sie damit einverstanden?

Rossi: Ich bin überrascht. Was die Schulwege betrifft, da investieren wir tatsächlich sehr viel Geld, und dass wir über unsere Dienstleistungen wahrgenommen werden, ist richtig, und, wenn man so will, so ist es das Kerngeschäft des TCS. Es stimmt auch, dass wir uns einsetzen für den Ausbau von Parkplätzen, für eine bessere Infrastruktur. Beim Langsamverkehr sind wir, entgegen der Wahrnehmung von Herrn Blumer, dabei; wir finanzieren zum Beispiel die Anlagen für die Verkehrsschulung der Schüler.



Luigi Rossi: «Verbesserte Parkmöglichkeiten reduzieren den Suchverkehr drastisch. Und das ist eines der aktuell brennendsten Verkehrsprobleme.»

Städten braucht es natürlich Platz für Fussgänger und Velofahrer. In Städten wie Basel, Bern oder Zürich hat heute die Mehrheit der Haushalte kein Auto mehr. Diese Menschen benutzen das Velo, den öffentlichen Verkehr oder sie machen Carsharing. Das wünsche ich mir auch für St.Gallen.

Der Schwerpunkt Ihrer Arbeit liegt aber beim motorisierten Individualverkehr?

Rossi: Nein. Es ist sicher ein Punkt, bei dem wir in letzter Zeit immer wieder zur Sprache kommen, vor allem, wenn es um die Bewirtschaftung von Parkplätzen geht. Aber wir haben uns immer für die schwächeren Verkehrsteilnehmer eingesetzt, insbesondere für deren Sicherheit.

Herr Blumer, Ihr Verband ist von Herrn Rossi in knappen Worten beschrieben worden...

Blumer: Ich bedaure diese Wahrnehmung, die sehr einseitig ist. Wenn von Bauvorhaben die Rede ist, dann achten wir darauf, dass die Zonenordnung respektiert wird, dass die Anbindung an den öffentlichen Verkehr stimmt, die Velos nicht vergessen gehen und nicht zu viele Parkplätze gebaut werden. Diese ganzheitliche Betrachtung braucht es insbesondere in den Städten, wo es schlicht nicht mehr genug Platz gibt. Das erachte ich als noch zentraler als die Umweltfrage. Der Autoverkehr muss deshalb plafoniert werden. Das heisst aber nicht, dass wir den motorisierten Individualverkehr grundsätzlich bekämpfen. Wir haben auch viele Autofahrer unter unseren Mitgliedern, und wir bieten Schutzbriefe und Versicherungen an. Ich sehe mit dem TCS viel Gemeinsamkeit, wenn es um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer geht. Nicht wahrgenommen hat Herr Rossi unsere Autoumweltliste, die in der Branche stark beachtet wird. Ich weise auf den Innovationspreis des VCS hin, der dieses Jahr an eine St.Galler Autogarage ging, die sich stark für Elektroautos engagiert. Selbst die Erdölvereinigung unterstützt die Umweltliste.

Herr Rossi, da könnten der TCS und der VCS sich doch zusammentun.

Rossi: Unsere Verantwortung liegt bei der Überprüfung der Energieetiketten bei den Garagisten. Da hat jeder Verband seine Rolle. Herr Blumer hat vom mangelnden Platz in den Städten für den motorisierten Individualverkehr gesprochen. Nun, beim Verkehrsaufkommen seitens des öffentlichen Verkehrs etwa in der Stadt St.Gallen wird es tatsächlich schwierig. Der wird zu 100 Prozent bevorzugt behandelt: An jedem Lichtsignal können die Busfahrer eingreifen, die Autos müssen warten; das gilt selbst für Lern- und Testfahrten. Ich könnte ja beim regulären Verkehr noch damit leben, aber bei allen anderen Fahrten ist das inakzeptabel.

Wie gross ist denn das Problem?

Rossi: Ich kann das jeden Morgen von meinem Bürofenster am Schibenertor in St.Gallen aus beobachten: Wenn fünf, sechs Busse nacheinander die Vorfahrt beanspruchen, wird die benachbarte Rosenbergstrasse jeden Morgen stillgelegt. Der Marktplatz zählt heute 1600 Bewegungen des öffentlichen Verkehrs täglich. Das ist eine sehr einseitige Priorisierung, übrigens auch auf Kosten der Fussgänger. Wir haben aber genug Platz, es geht darum, den Verkehr zu optimieren. Und das ist möglich: Wir brauchen nicht oberirdische, aber unterirdische Parkplätze an geeigneter Lage. Damit lässt sich auch der Suchverkehr wirksam eindämmen.

Blumer: Was die Leerfahrten betrifft: Das ist ein Randthema. Aber ich möchte festhalten, dass der Bus zwar deutlich grösser ist, aber viel mehr Leute transportiert als ein Auto und deshalb wesentlich weniger Platz pro transportierter Person beansprucht. Und in den

Herr Rossi, haben wir es mit einem Zielkonflikt zu tun, motorisierter Individualverkehr gegen öffentlichen und langsamen Verkehr?

Rossi: Es ist und bleibt eine Tatsache, dass die werktätige Bevölkerung das Auto braucht, der öffentliche Verkehr kann das gar nicht übernehmen. Dafür braucht es auch Parkplätze.

Heisst das nicht, dass es noch mehr Autoverkehr gibt?

Rossi: Im Gegenteil. Verbesserte Parkmöglichkeiten reduzieren den Suchverkehr drastisch. Und das ist, wegen teils sehr ungünstig gelegener Parkgaragen, eines der aktuell brennendsten Verkehrsprobleme. Und ich möchte einfach darauf hinweisen, dass St.Gallen mit seinem Klima, seiner Höhenlage und Topografie sich nun wirklich nicht mit Basel vergleichen lässt: Nicht alle wollen oder können Velo fahren. Diese Menschen sollen dasselbe Recht haben, mit dem Auto in die Stadt zu fahren und am Leben teilzuhaben. Das Velonetz ist übrigens schon heute sehr gut ausgebaut.

Blumer: Den Suchverkehr gilt es einzuschränken, und mit Tiefgaragen gibt es gute Lösungen mit Parkleitsystemen. Es gibt aber Parkhausstandorte, die für uns nicht infrage kommen, wie etwa das Schibenertor. In Sachen Velo verweise ich auf E-Bikes, die es auch dem Anzugträger erlauben, ohne Schwitzen ans Ziel zu kommen. Das St.Galler Velonetz hat im Vergleich mit anderen Städten noch einigen Nachholbedarf. Ich möchte auch betonen, dass der Bund den Langsamverkehr in der Agglomeration St.Gallen im Rahmen des Aggloprogramms am stärksten fördert. In Bern ist der Nachholbedarf also anerkannt. Es liegt nun an den Gemeinden, die Langsamverkehrsprojekte auch umzusetzen.

Der TCS gehört zu den Mit-trägern einer Volksinitiative in der Stadt St.Gallen, die eine «ideologiefreie Verkehrspolitik» fordert und auf «ganzheitliche Lösungen» setzt, die sich an der Nachfrage ausrichten. Was ist darunter zu verstehen, Herr Rossi?

Rossi: Das heutige Verkehrsreglement fordert eine Abkehr von der bisherigen Verkehrsentwicklung, die Bevölkerung soll vor dem Verkehr geschützt werden. Das ist ein falscher Ansatz. Es geht nicht um Ideologie, es geht um Lösungen: Es führt nicht weiter, wenn wir nur den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr fördern.

Blumer: Es geht nicht um Ideologie, sondern um das gesamte Verkehrsaufkommen. Das 2009 mit deutlichem Mehr angenommene Verkehrsreglement fokussiert nicht auf den öffentlichen und den langsamen Verkehr. Aber es gibt die Notwendigkeit, den motorisierten Individualverkehr zu plafonieren, aus den erwähnten Platzgründen. Die Erfahrung der vergangenen sechs Jahre zeigt, dass das möglich ist. Der Autoverkehr hat tatsächlich nur noch ganz wenig zugenommen. Es ist im Gegenteil die Initiative, die einseitig ist und mehr Platz für Autos fordert. Dabei beanspruchen sie schon mit Abstand am meisten Platz.

Rossi: Es hat Platz, vorausgesetzt, die Parkplätze werden optimiert.

Gibt es denn auf den Strassen genügend Platz?

Rossi: Ich wäre dafür, dass man die Leute wieder in die Stadt zurückholt, dann gibt es automatisch weniger Pendlerverkehr. Wir müssen den Mut haben zum grossen Wurf. Vor 100 Jahren wurde auch ein Museumsquartier aus dem Boden gestampft und attraktiver Wohnraum geschaffen.

Blumer: Da bin ich bei Ihnen. Wir müssen die Wege vom Wohnort zur Arbeit, zur Freizeit und zum Einkaufen wieder verkürzen.

Rossi: Ich habe nichts gegen das Pendeln. Aber ich plädiere dafür, dass die Stadt den Menschen wieder Platz gibt zum Wohnen. Ich kann jeden verstehen, der es vorzieht, in

Amriswil in einer günstigeren Wohnung zu leben, um dann nach St.Gallen zu pendeln.

Blumer: Die Verbesserung des Verkehrsangebotes führt oft nicht dazu, dass wir weniger lang unterwegs sind, sondern wir legen grössere Strecken zurück. Verdichtetes Bauen und preiswerte Wohnungen in den Städten können hier Verbesserungen bringen.

Rossi: Gerade beim öffentlichen Verkehr führt der Weg in eine falsche Richtung: Halbstundentakte zwischen den Städten führen zu mehr Pendlerverkehr. Das war sicher nicht die Absicht. Die Billette müssen teurer werden, und wir müssen auch darüber nachdenken, ob jetzt jedermann den Frühzug nehmen muss, um zur Arbeit zu kommen.

Blumer: Wenn schon, muss der gesamte motorisierte Verkehr teurer werden, auch der Auto- und Flugverkehr. Flexiblere Arbeitszeiten und Arbeitsorte (Homeoffice) sind sicher ein Gebot der Zeit.

Was sind aus Ostschweizer Sicht die wesentlichen Herausforderungen in der Verkehrspolitik?

Rossi: Wir müssen eine Infrastruktur aufbauen, die die weitere Entwicklung der Stadt St. Gallen ermöglicht. Dafür braucht es auf Stadtgebiet höchstens unterirdische Strassen, es geht also kein Kulturland verloren. Für den ländlichen Raum braucht es für Appenzell eine bessere Autobahnzufahrt, vor allem in Herisau ist die aktuelle Situation untragbar. Da kann man auch mit dem öffentlichen Verkehr nichts mehr machen. Sinn macht etwa auch die Umfahrung in Arbon; in Rorschach müssen die Staus zur Rushhour aufhören.

Blumer: Wir sind klar gegen neue Auto-

bahnanschlüsse in Herisau, am St.Galler Güterbahnhof und in Rorschach. Wir wollen, dass der öffentliche und der langsame Verkehr weiter zugunsten von Standort- und Lebensqualität gefördert werden, vor allem in den Städten und Agglomerationen. Einen Bedarf sehen wir auch bei der Förderung von autoarmen Siedlungen und dem gemeinnützigen Wohnungsbau.

Wie sehen Sie den Verkehr im Jahr 2050?

Blumer: Kürzere Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort, eine flexiblere Einteilung der Arbeitszeiten, E-Bikes haben in den Städten Autos und Motorräder zu einem erheblichen Teil ersetzt. Wittenbach und Gossau werden durch ein Tram verbunden sein, Carsharing wird einen sehr hohen Stellenwert haben. Attraktive Fuss- und Velowegnetze sowie Plätze.

Rossi: Die Distanzen sind kürzer, eine Flexibilisierung der Arbeitszeiten wäre wünschenswert, aber ich zweifle an der Umsetzung. Elektromobilität wird stark zugenommen haben, was voraussetzt, dass auch genügend Strom fliesst. Ein Tram auf der Tallinie: Warum nicht? Ich sehe aber nicht, wo da der Platz sein soll. Am St.Galler Marktplatz wird der öffentliche Verkehr unter dem Boden durchlaufen. Ich sehe nach wie vor eine weitere Umfahrungsstrasse in St.Gallen, wahrscheinlich in einem Tunnel.

Wird es 2050 mehr oder weniger Autos geben?

Rossi: Ich denke, dass wir den Plafond wohl erreicht haben. Mehr Autos werden es kaum mehr sein.



Ruedi Blumer: «In Städten wie Basel, Bern oder Zürich hat heute die Mehrheit der Haushalte kein Auto mehr. Das wünsche ich mir auch für St.Gallen.»

Regionalbahn **Thurbo** – Unterwegs in der Ostschweiz

Die Thurbo AG ist eine eigenständige Tochtergesellschaft der SBB und des Kantons Thurgau. Das Thurbo-Netz erstreckt sich über die ganze Ostschweiz, sowie grenzüberschreitend nach Baden-Württemberg. Motivierte Mitarbeitende sorgen dafür, dass täglich fast 90 000 Fahrgäste zuverlässig und pünktlich ihr Ziel erreichen. Das Geschäftsmodell Thurbo sieht möglichst minimale Abgeltungen der öffentlichen Hand vor.

Im Dienst der Ostschweiz

Thurbo ist die leistungsstarke Regionalbahn in der Ostschweiz. Sie ermöglicht den Menschen eine zuverlässige Mobilität und ist ein bedeutender Standortfaktor. Ohne Mobilität ist die moderne Gesellschaft nicht denkbar. Wirtschaft, Bildung, Kultur und Freizeit sind auf gute Verbindungen angewiesen. Thurbo legt jährlich 14 Millionen Zugkilometer für 35 Millionen Fahrgäste zurück. Damit gibt die Regionalbahn der Ostschweiz wesentliche Impulse für eine nachhaltige und ökologische Entwicklung. Thurbo fährt täglich für den Berufs- und Schülerverkehr. Auch im Freizeit- und Ausflugsbereich erbringt die Bahn attraktive Leistungen. Auf den meisten Linien verkehren die Züge im Halbstundentakt. Mit 105 Fahrzeugen (Gelenktriebwagen von Stadler Rail Bussnang) werden täglich rund 1200 Verbindungen gefahren. Thurbo fährt jene Leistungen im Regionalverkehr, welche die Kantone und der Bund bei ihr bestellen.

Regional verankert

Thurbo gehört zu 90 Prozent der SBB und zu 10 Prozent dem Kanton Thurgau. Als Tochtergesellschaft der SBB ist sie ein in der Ostschweiz gut verankertes Unternehmen, das selbständig und eigenverantwortlich handelt. Der Hauptsitz befindet sich in Kreuzlingen. Thurbo pflegt ein grosses Netzwerk

zu den regionalen Tourismus-Partnern und den Organisationen grosser Veranstaltungen. Dadurch können den vielen Freizeitkunden attraktive Angebote gemacht werden. So ermöglicht Thurbo als Beispiel den Besuchern von vielen Anlässen eine bequeme und sichere Heimfahrt bis in die frühen Morgenstunden.

Optimale Qualität – minimale Abgeltung

Die Kantone bestellen und finanzieren zusammen mit dem Bund Angebote des regionalen Personenverkehrs auf Schiene und Strasse. Die Bestellung basiert auf dem Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten der Transportunternehmen. Das Geschäftsmodell von Thurbo zielt auf eine möglichst minimale Abgeltung, bei einer optimalen Qualität ab. Der öffentliche Verkehr soll nachhaltig gesichert und bedürfnisgerecht weiter entwickelt werden. Das Betriebskonzept mit kurzen, leichten, modularen Zügeinheiten optimiert die Kosten. Der Kunde ist pro Fahrt im Durchschnitt 15–20 Minuten im Thurbo-Zug. Entsprechend sind die Fahrzeuge konzipiert. Stehplätze in den Spitzenzeiten sind nicht zu vermeiden. So können die Betriebskosten, zugunsten tieferer Abgeltungen durch die öffentliche Hand, gesenkt werden. Im Gegenzug kann der Besteller die Leistun-



gen auch auf ländlichen Linien ausbauen. So verkehren zum Beispiel die Züge der Seelinie (S8) Montag bis Sonntag von früh bis Mitternacht im durchgehenden Halbstundentakt.

Ein motiviertes Team für zufriedene Kunden

Die Turbo-Mitarbeitenden sorgen an 365 Tagen im Jahr dafür, dass die Regionalbahn nie stillsteht. Ein Team von 450 Mitarbeitenden hält Turbo in Fahrt. Die Lokführerinnen und Lokführer bringen die Züge Tag und Nacht sicher ans Ziel. Das Zugpersonal übernimmt Kontroll- und Serviceaufgaben. Die Disposition und die zentralen Aufgaben werden in der Geschäftsstelle in Kreuzlingen erledigt. Turbo orientiert sich an der Kundschaft. Deren Zufriedenheit ist das höchste Ziel. Turbo sucht den Ansprüchen der Kundschaft durch Leistung, Qualität und einen optimalen Service gerecht zu werden. In Sachen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit werden Spitzenwerte erreicht. Freundliches Personal und ein kompetenter Dienst an den Kundinnen und Kunden sind der beste Ausweis für ein Unternehmen, das sich Tag für Tag aufs Neue dem Urteil der Öffentlichkeit stellt.

Planen für die Zukunft

Die Angebotsplanung der Turbo sorgt zusammen mit dem Bund und den Kantonen, sowie den SBB dafür, dass die Leistungen weiter bedarfsgerecht ausgebaut werden können. Aktuell liegt der Fokus im Detail auf dem Fahrplan 2019 und konzeptionell in der Weiterentwicklung 2025/2030. Die beschränkten Trasse-Kapazitäten müssen optimal auf die Bedürfnisse des Fernverkehrs, des Güterverkehrs und des Regionalverkehrs aufgeteilt werden. Dabei ist wichtig das Gesamtbild im Auge zu behalten. Möglicherweise erscheinen gewisse Entscheidungen aus lokaler oder regionaler Sicht nicht optimal. Für das Funktionieren eines national verknüpften Systems – und eben immer für alle drei erwähnten Verkehrsarten – sind notwendigerweise Prioritäten zu setzen.



Thurbo ist für die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen gut gerüstet. Ganz nach dem Slogan des Unternehmens: «Wir sind stolz, der Zug für die Menschen in der Ostschweiz zu sein.»

thturbo.ch
facebook.com/thturbo.ch

autobau: Geschichte erlebbar gemacht

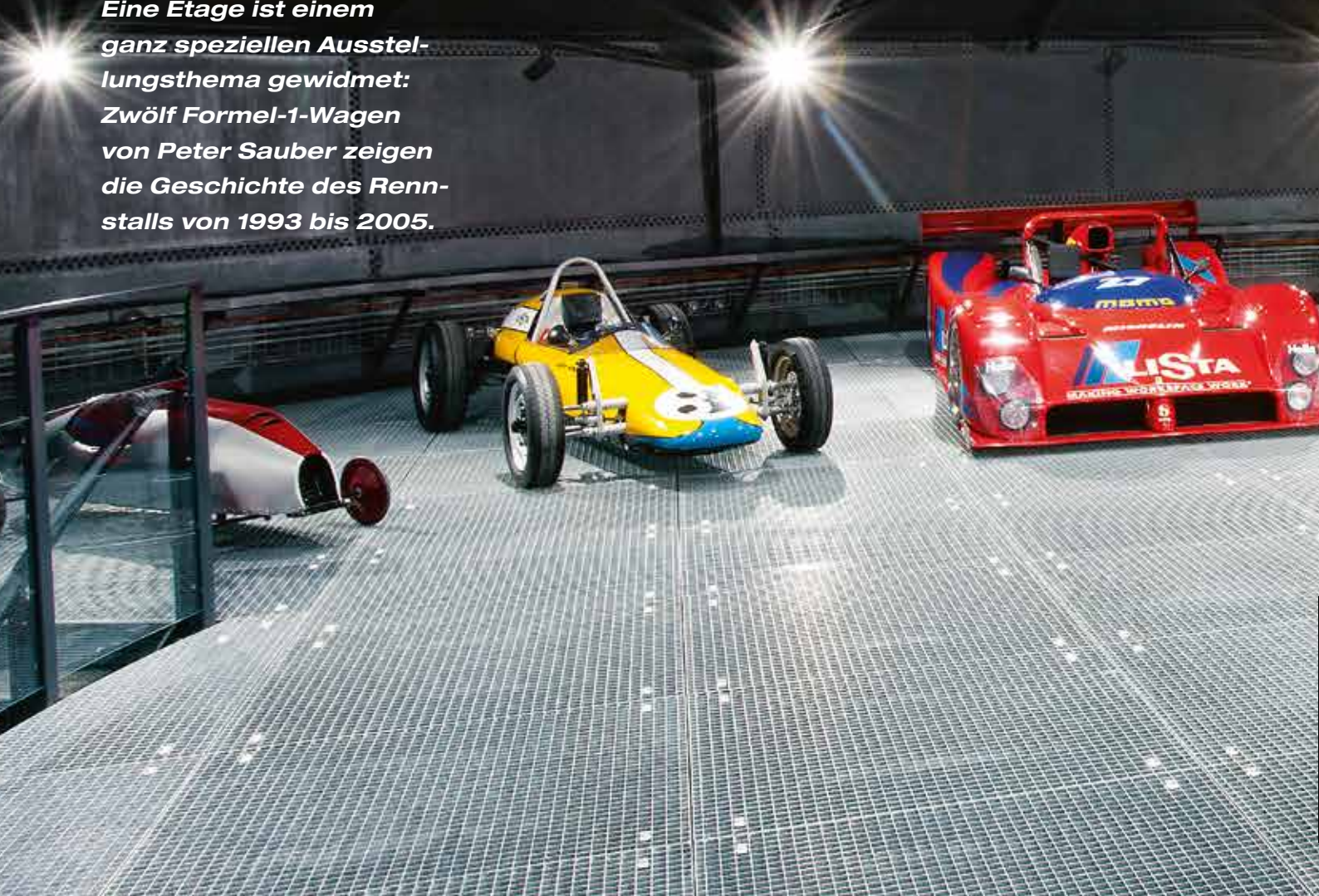
In den vergangenen Monaten entstand eine spannende und einzigartige Ausstellungserweiterung der autobau Erlebniswelt in Romanshorn. Im historischen Stahltank wurden drei Etagen eingebaut, die künftig ausgewählte Rennfahrzeuge von Fredy Lienhard zeigen. Eine Etage ist einem ganz speziellen Ausstellungsthema gewidmet: Zwölf Formel-1-Wagen von Peter Sauber zeigen die Geschichte des Rennstalls von 1993 bis 2005.

Über 100 Jahre alt

Das Tanklager in Romanshorn entstand ab 1855 im Auftrag der Eidgenössischen Alkoholverwaltung (EAV). Das Polygon wurde 1902 gebaut und diente der Lagerung von rund drei Millionen Liter Alkohol. In den 1970er Jahren beschloss die EAV, das Polygon als Löschwasserreservoir zu nutzen. Nach der Stilllegung des Tanklagers 1998 diente der Stahltank während einiger Jahre als Rapsöllager. Mit der Umnutzung des Polygons zum Ausstellungsraum haucht autobau dem geschichtsträchtigen Gebäude neues Leben ein.

Vergangenheit spüren

Der Umbau war für Planer, Bauherrschaft und Denkmalpflege gleichermaßen eine Herausforderung: Die historische Bausubstanz sollte gewahrt werden, dennoch waren einige moderne Einrichtungen unumgänglich, zum Beispiel der Autolift. Dank der partnerschaftlichen Zusammenarbeit entstand in dem über 100-jährigen Stahltank ein einzigartiges Erlebnis. Beim Rundgang durch die neuen Ausstellungsräume entdecken Besucher immer wieder Spuren aus der Vergangenheit: Mannslöcher, die früher für Wartungszwecke genutzt wurden, die alte Füllstandsanzeige



oder natürlich die Stahlnieten, von denen rund 60 000 Stück den Tank zusammenhielten.

Geschichte erleben

Besucher erleben ab sofort die spannende Geschichte der Rennfahrzeuge in einem historischen Ambiente. Denn schon die bisherigen Ausstellungsteile sind schön in das historische Ambiente der Industriehallen integriert. Dieses Erlebnis, das nun mit dem Stahltank ergänzt wird, ist einzigartig in der Schweiz – und vielleicht auch weltweit. Für die Fahrzeugsammlung der autobau Erlebniswelt können Gruppenführungen gebucht

werden. Diese lassen sich zum Event ausbauen: Firmenseminare, Galadinner oder ein gemütlicher Apéro mit Rundgang. Für individuelle Besuche ohne Voranmeldung hat die autobau Erlebniswelt in Romanshorn jeweils mittwochs (16 bis 20 Uhr) und sonntags (10 bis 17 Uhr) geöffnet.



autobau™



autobau AG

Egnacherweg 7, 8590 Romanshorn
+41 71 466 00 66, info@autobau.ch
www.autobau.ch

Wie Verkehrsprobleme gelöst werden sollen

Das Meinungs- **Potpourri** zur Verkehrspolitik

Die Mobilität hat den wichtigsten acht politischen Parteien in der Ostschweiz einen Fragenkatalog zur Verkehrspolitik vorgelegt. Er wurde von Ostschweizer Politikerinnen und Politikern beantwortet, die teils im nationalen Parlament mitwirken, teils auf der lokalen oder kantonalen Bühne. Parteienübergreifend wird die Mobilität als eines der wichtigen menschlichen Grundbedürfnisse anerkannt. Weitgehend unbestritten sind auch die aktuellen Herausforderungen, angesichts eines stets wachsenden Verkehrstroms nach neuen Wegen zu suchen, um diesen zu bewältigen. Wie diese Wege allerdings aussehen sollen, darüber gehen die Meinungen weit auseinander.

Verkehrspolitik ist Interessenpolitik. Stimmen Sie zu?

SVP (St.Galler Nationalräte Toni Brunner und David Zuberbühler): Ja.

FDP (Kommunikationschef Georg Därendinger und der St.Galler Kantonsrat Walter Locher, Präsident IG Engpassbeseitigung): Ja und Nein. Selbstverständlich haben die verschiedenen betroffenen Gruppierungen ein grosses Interesse, in ihrem Sinne Einfluss zu nehmen. Verkehrspolitik ist aber auch Wirtschaftspolitik. Bei den grossen Verkehrsvorlagen wie FABI oder nun dem NAF werden regelmässig Kompromisse erarbeitet, die dem Wohle des gesamten Landes und dem Bedürfnis nach Mobilität dienen. Es ist aber Aufgabe der Politik, diese Interessen nicht gegeneinander auszuspielen, sondern ein sinnvolles Miteinander zu erreichen.

CVP (Thomas Ammann, St.Galler Nationalrat): Ja und nein. Ein effizientes Verkehrssystem trägt zur hohen Standortattraktivität der Schweiz und zur Lebensqualität bei. Verkehr ist nicht nur ein zentraler wirtschaftlicher Standortfaktor, er ist auch für viele gesellschaftliche Bereiche eine Voraussetzung, damit Menschen miteinander in Kontakt treten, sich mit Gütern versorgen oder sich Bildung und Wissen aneignen können. Staus betreffen nicht nur die Wirtschaft, sondern auch die Umwelt und die Menschen.

SP (Edith Graf-Litscher, Thurgauer Nationalrätin): Nur bedingt. Die SP erachtet Ver-



«In der Schweiz ist die dezentrale Besiedelung gewünscht, was auch einen gewissen Pendlerverkehr zur Folge hat.»



Daniel Bertoldo, EVP



David Zuberbühler, SVP



Edith Graf-Litscher, SP



Georg Därendinger, FDP



Klemenz Somm, Grünliberale

kehrspolitik primär als volkswirtschaftliche Aufgabe.

Grüne (Thomas Schwager, St.Galler Kantonsrat): In vielen Bereichen der Politik geht es um gegensätzliche Interessen. In Fragen der Wirtschaft, der Finanzen und eben auch im Verkehr.

Grünliberale (Klemenz Somm, Thurgauer Kantonsrat): Nein, wir möchten sachgerechte Politik machen.

BDP (Martin Landolt, Glarner Nationalrat): Verkehrspolitik muss vor allem eine langfristige Infrastrukturstrategie sein, die kommenden Generationen und künftigen Entwicklungen Rechnung trägt.

EVP (Daniel Bertoldo, Präsident EVP-Wahlkreis St.Gallen, Mitglied Stadtparlament St.Gallen): Ja. Jede verkehrspolitische Entscheidung vertritt Interessen einer spezifischen Gruppe.

Welche Interessen vertritt Ihre Partei in Sachen Verkehr und Mobilität?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Es darf kein Verkehrsträger benachteiligt werden. Jeder Verkehrsträger soll die Mittel erhalten, die er einbringt. So darf beispielsweise nicht ständig der Individualverkehr zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs herangezogen werden. Die knappen Gelder für die Infrastruktur sind effizient und ideologiefrei einzusetzen. Umverteilung, Quersubventionierung und Zweckentfremdung sind ebenso zu stoppen wie neue und höhere Abgaben, Gebühren und Bussen.

Georg Därendinger, FDP CH: Das oberste Ziel der FDP ist eine verkehrsträgerübergreifende Politik. Es braucht ein Miteinander von Schiene, Strasse, Schiff- und Luftverkehr wie auch Langsamverkehr. Nur so können die Nutzer von einer freien Wahl der Mobilität profitieren und kann eine gleichmässige Verteilung der Verkehrsströme auf die verschiedenen Verkehrsträger garantiert werden. Auch für die Verbindung zwischen In- und Ausland ist diese Wahlfreiheit entscheidend – sowohl für den Personen- wie auch den Güterverkehr. Der Verkehr ist Grundlage für eine funktionierende Wirtschaft und damit im Gesamtinteresse.

Thomas Ammann, CVP SG: Die CVP will ein leistungsfähiges, zuverlässiges, preiswertes und flächendeckendes Verkehrsnetz.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Wir plädieren für den öffentlichen und den langsamen Ver-

kehr, unterstützen den motorisierten Verkehr aber immer dann, wenn es aus volkswirtschaftlicher Sicht Sinn macht. Wir setzen uns ein für einen besseren Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Thomas Schwager, Grüne SG: Wir legen wie in anderen Bereichen auch den Fokus auf zukunftsverträgliche Lösungen. Sowohl ökologisch wie auch wirtschaftlich. Es hat sich gezeigt, dass die in den letzten Jahrzehnten verfolgte Verkehrspolitik Probleme nur verschoben, nicht aber gelöst hat. Es wurden Verkehrsinfrastrukturen gebaut und hat sich dann gewundert, wenn die Probleme grösser statt kleiner wurden. Schon aus rein finanziellen Gründen können wir uns dies nicht länger leisten.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Wir möchten eine ökologisch verantwortungsbewusste und gleichzeitig finanzierbare Verkehrspolitik betreiben.

Martin Landolt, BDP GL: Die Interessen der nächsten Generationen: Wir wollen Mobilität über eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur sicherstellen, ohne dabei die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Die Verkehrsinfrastruktur gehört zu den Lebensadern unserer Wirtschaft und Gesellschaft.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Die EVP fördert ein konkurrenzloses Zusammenspiel aller Verkehrsteilnehmer, damit jeder den für ihn optimalen Mix zusammenstellen kann.

Was sind die wichtigsten Ziele Ihrer Verkehrspolitik?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Gut ausgebaute und unterhaltene Verkehrsinfrastruktur, die Strasse darf gegenüber der Schiene nicht benachteiligt werden, und jeder Verkehrsträger soll primär jene Mittel erhalten, die er selber erwirtschaftet.

Georg Därendinger, FDP CH: Verkehrsträgerübergreifende Verkehrspolitik und Bekenntnis zur Mobilität, gezielte Investitionen in die Beseitigung der Engpässe auf Schiene und Strasse an den neuralgischen Punkten und möglichst grosse Kostenwahrheit sowie Verursacherprinzip.

Thomas Ammann, CVP SG: Ein leistungsfähiges, zuverlässiges, preiswertes und flächendeckendes Verkehrsnetz (Schiene und Strasse gleich behandeln), verlässliche Verbindungen, umweltschonende Technologien, sparsamer Energieeinsatz und Sicherheit für alle mit dem Ausbau der Infrastruktur von Schiene und Strasse; Verkehrsengpässe

müssen entschärft und der öffentliche sowie der Langsamverkehr weiter ausgebaut werden.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Die Preisschere zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr soll sich in den nächsten Jahren nicht noch weiter öffnen, da sonst die Passagiere vom Zug aufs Auto umsteigen. Zur Stärkung der Standortattraktivität, des Umweltschutzes und zur Entlastung der Strasse ist das Angebot im regionalen Personenverkehr weiter auszubauen. In den ländlichen Regionen ist ein Grundangebot an Mobilität zentral, das die Abwanderung verhindert und den Tourismus fördert. Schon in naher Zukunft droht ein Leistungsabbau beim öffentlichen Verkehr in Randregionen. Wir plädieren im Gegenteil für einen weiteren Ausbau, sonst bleiben weite Teile der Bevölkerung auf dem Land auf das Auto angewiesen.

Thomas Schwager, Grüne SG: Verkehr vermeiden: Im Bereich der Raumplanung muss es uns gelingen, Arbeit, Einkauf und Freizeit wieder näher zusammen zu bringen. Verkehr vermindern: Die wahren Kosten des Verkehrs sind vermehrt durch die Nutzerinnen und Nutzer der verschiedenen Verkehrsmittel zu tragen. Verkehr verlagern: Es gilt, die Verkehrsspitzen am Morgen und am Abend zu brechen.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Verkehrsverminderung durch gezielte Raumplanung und Bewusstseinsbildung, Förderung emissionsarmer Mobilitätsträger durch technische Innovation sowie Förderung des Langsamverkehrs.

Martin Landolt, BDP GL: Nachhaltige Investitionen in eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur, Sicherstellung der Mobilität über möglichst umweltfreundliche Verkehrsträger und optimale Verbindungen zwischen dem ländlichen Raum und urbanen Regionen.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Nachhaltigkeit: Verantwortungsvoller Umgang mit den vorhandenen Ressourcen. Das heisst neue, innovative Technologien bewusst einsetzen und deren Entwicklung gezielt fördern. Schutz von schwächeren Verkehrsteilnehmern: Investitionen in die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, zum Beispiel durch Trennen der Verkehrswege wie Radwege, Fussgängerüberführungen, Verkehrsteiler. Mobilität für alle: Die finanzielle Ausgestaltung der Mobilität muss dazu führen, dass sie effizient genutzt wird, ohne wirtschaftlich Schwächere zu diskriminieren.

In den vergangenen 20 Jahren hat die Mobilität um fast ein Fünftel zugenommen, und es gelang, entgegen den verkehrspolitischen Zielen, nur zur Hälfte, diesen Mehrverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln abzudecken. Wie beurteilt Ihre Partei diese Entwicklung?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Solange die massive Zuwanderung in die Schweiz nicht endlich gedrosselt wird, solange wird der Ausbau der Infrastruktur nicht Schritt halten können. Irgendwo stossen der Ausbau und Unterhalt des Verkehrsnetzes auch an seine Grenzen.

Georg Därendinger, FDP CH: Das Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger ist entscheidend, um dem gesteigerten Verkehrsvolumen begegnen zu können. Der öffentliche Verkehr ist sehr wichtig, er kann aber bei Weitem nicht alle Mobilitätsbedürfnisse abdecken.

Thomas Ammann, CVP SG: Es wäre falsch, auf einer einzigen Ebene zu wirken. Das System muss funktionieren. Verkehrsmittel sind komplementär und dürfen sich nicht konkurrieren.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Die Tarife im öffentlichen Verkehr sind in den letzten Jahren stark gestiegen, wogegen das Autofahren immer günstiger geworden ist. Handlungsbedarf sehen wir im Freizeitbereich. Dort steigen Herr und Frau Schweizer immer noch lieber ins Auto statt in den Bus oder die Bahn.

Thomas Schwager, Grüne SG: Auch in Zukunft wird mit weiter wachsendem Verkehr gerechnet. Das zeigt, dass die Strategie der drei V's (Vermeiden, Vermindern, Verlagern) noch zu wenig konsequent angegangen wird. Die Stadt St.Gallen hat seit sechs Jahren ein Reglement für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Dieses besagt, dass der Mehrverkehr in erster Linie durch den öV und den Langsamverkehr aufgefangen werden muss. Das muss weiterhin und mit mehr Einsatz verfolgt werden. Nicht nur in der Stadt St.Gallen. Alles andere ist schlicht nicht finanzierbar und führt auf direktem Weg in den Stau.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Diese Entwicklung ist mittelfristig ökologisch nicht tragbar und wird durch die Kapazitäten unseres Strassennetzes nicht zu absorbieren sein. Infolge dessen sollte ein Umdenken stattfinden. Die Mobilität ist gegenwärtig zu billig, denn die Kosten werden nur zu einem Teil durch die Verursacher getragen.



Martin Landolt, BDP



Thomas Ammann, CVP



Thomas Schwager, Grüne



Toni Brunner, SVP



Walter Locher, FDP

Martin Landolt, BDP GL: Wir anerkennen Mobilität als Bedürfnis unserer Gesellschaft und wollen diese nicht einschränken. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass diese Mobilität ökologischer wird. Wir stehen am Anfang einer Entwicklung, die umweltfreundliche Technologien und digitale Innovationen schafft. Wir wollen dabei gleichermassen die ökologischen wie auch die ökonomischen Chancen nutzen.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Obwohl das hochgesteckte Ziel nicht vollständig erreicht wurde, ist es ein Erfolg, dass zumindest die Hälfte der Zunahme vom ÖV übernommen werden konnte. Aus unserer Sicht stimmt die Zielrichtung und es gilt, weiter daran zu arbeiten.

Der Verkehrszuwachs geht vor allem auf Kosten des Berufsverkehrs und, in geringerem Ausmass, des Einkaufsverkehrs, während etwa der Freizeitverkehr leicht rückläufig ist. 90 Prozent der Berufstätigen pendeln heute zum Arbeitsplatz, der durchschnittliche Arbeitsweg liegt bei 10,9 km (1994 7,6 km). Ist diese Entwicklung sinnvoll?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: In der Schweiz ist die dezentrale Besiedelung gewünscht, was natürlicherweise auch einen gewissen Pendlerverkehr zur Folge hat. Das Pendeln zum Arbeitsplatz verursacht vor allem zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend Stau und überfüllte Züge. Die jüngste Entwicklung (z.B. Begrenzung des Pendlerabzuges) ist aber ein völlig falsches Signal. Die effektiven Kosten (z.B. für Autofahrer) sollten an den Steuern abgezogen werden dürfen.

Georg Därendinger, FDP CH: Grundsätzlich soll jede und jeder selber entscheiden können, ob sie oder er längere oder kürzere Distanzen auf sich nehmen will. Es braucht aber grundsätzlich ein gutes Zusammenspiel von Verkehrsplanung und Raumplanung. Auch braucht es eine bessere Kostenwahrheit im Verkehr. Die Planung der Verkehrsinfrastruktur ist eine gesamtschweizerische Aufgabe. Dafür ist eine Gesamtschau von Bund, Kantonen und Gemeinden nötig.

Thomas Ammann, CVP SG: Nicht jeder kann den Wohnort mit seinem Arbeitsort kombinieren. Heute wird auf dem Arbeitsmarkt Flexibilität verlangt. Daher ist die Frage



«Es hat sich gezeigt, dass die in den letzten Jahrzehnten verfolgte Verkehrspolitik Probleme nur verschoben, nicht aber gelöst hat.»

falsch, ob sinnvoll ist oder nicht. In dem Sinne wird die Mobilität immer nur ein Mittel bleiben, um einen Zweck zu erfüllen. Es gilt, die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass dieser Zweck möglichst gut erfüllt werden kann. Die Raumpolitik der Schweiz ist hier genauso betroffen.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Das spiegelt die wirtschaftliche Entwicklung: die immer stärkere Zentralisierung der Unternehmen, die Flexibilität, die von den Arbeitnehmenden verlangt wird, und die Unsicherheit, wie lange der bestehende Arbeitsplatz vorhanden ist. Aus diesen Gründen ziehen die Leute nicht bei jeder beruflichen Veränderung um, weil sie die Familie nicht öfters entwurzeln wollen. Die Politik ist gefordert, bessere raumplanerische Rahmenbedingungen zu schaffen, welche Beruf und Wohnen wieder näher zusammen bringen.

Thomas Schwager, Grüne SG: Natürlich nicht. Eine Internalisierung aller Kosten bei der Verkehrsmittelwahl würde entscheidend dazu beitragen, dass der Verkehr nicht weiter anwächst und bei der Wahl des Verkehrsmittels das effizienteste bevorzugt wird.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Wohn- und Arbeitsort sollten unbedingt wieder näher zusammenrücken. Überfüllte Züge und Staus auf der Strasse werden die Entwicklung wohl auch in diese Richtung lenken.

Martin Landolt, BDP GL: Ich wehre mich gegen Ideen, welche das Pendeln aus ländlichen Räumen in die städtischen Wirtschafts-

zentren verhindern wollen. Unsere Randregionen haben es schwer im Wettbewerb als Wirtschaftsstandort. Sie sollen deshalb ihre Stärken und Vorteile als Wohnort nutzen dürfen – mit der logischen Folge, dass zunehmend Berufstätige in die Zentren pendeln.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Es wäre wünschenswert, dass die Arbeitswege wieder kürzer werden. Auch im Sinne der Lebensqualität des Einzelnen.

Wie steht Ihre Partei zur freien Wahl der Verkehrsträger?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Wir sind in einem freien Land und

lehnen jede Steuerung und Beeinflussung der Leute bei der Wahl der Verkehrsträger ab.

Georg Därendinger, FDP CH: Jeder Bürger soll von einer freien Wahl der Verkehrsträger profitieren.

CVP (Thomas Ammann, St.Galler Nationalrat): Jedes Transportmittel ist gemäss seinen Vorteilen einzusetzen. Jeder weiss, welche Mittel für seine eigene Situation die besten sind. Die CVP macht sich stark für die freie Wahl des Verkehrsmittels: Strasse und Schiene sind komplementär.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Mobilität ist ein wichtiges Bedürfnis und soll nicht eingeschränkt werden. Was es aber dringend braucht, sind gleich lange finanzielle Spiesse der verschiedenen Verkehrsträger. Hier erachten wir eine Verringerung der Billettpreise als probates Mittel.



Thomas Schwager, Grüne SG: Diese ist völlig unbestritten. Genauso wie in einem Restaurant muss man bei der Menüwahl aber davon ausgehen, dass am Schluss die Rechnung kommt. In unseren Innenstädten ist der Platz knapp. Hier müssen die Preise für die Nutzung eines Parkplatzes realistischer werden.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Der Ausbau der Verkehrsträger sollte koordiniert werden. Zwischen den Zentren hat der öffentliche Verkehr Priorität, im ländlichen Raum das Strassennetz.

Martin Landolt, BDP GL: Wir engagieren uns für gleichermassen für die verschiedenen Verkehrsträger und deren Infrastruktur. Wichtig ist ein optimaler Mix, bei dem sich die verschiedenen Verkehrsträger ergänzen.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Wir wollen die Verkehrsteilnehmer nicht entmündigen. Trotzdem scheint uns erstrebenswert, dass eine gezielte Förderung im Interesse der Allgemeinheit stattfindet.

Sind Sie zufrieden mit der Mobilität in der Ostschweiz?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Nein. Gerade das Appenzellerland hat bis heute keinen eigenen Anschluss an die Autobahn. Zudem ist mit dem neuen Fahrplan die Region Wil/Gossau (also das Toggenburg und das Appenzellerland) benachteiligt worden. Wegen des Ausbaus im Schienenfernverkehr werden bspw. keine Entlastungszüge

mehr von Rorschach nach Zürich HB geführt, was wiederum verstopfte Züge zu den Hauptverkehrszeiten zur Folge hat.

Walter Locher, FDP SG: Es gibt noch einiges zu tun.

Thomas Ammann, CVP SG: Auch in unserem Kanton sind Staus auf der Strasse leider verschiedentlich ein Thema. Hier nenne ich vor allem die dringende Engpassbeseitigung der Stadtautobahn St.Gallen oder die fehlende grenzüberschreitende Autobahnverbindung zwischen dem St.Galler und Vorarlberger Rheintal.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Wir begrüssen und unterstützen die aktive Rolle der kantonalen Regierungen, die sich für den flächendeckenden öffentlichen Verkehr mit einem attraktiven Fahrplanangebot engagieren.

Thomas Schwager, Grüne SG: Ja. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs haben wir sehr gute Verbindungen Richtung Zürich. Im grenzüberschreitenden Verkehr hingegen gibt es noch viel Verbesserungspotenzial. Durch ein geschicktes Verkehrsmanagement liesse sich auch die Stadtautobahn besser nutzen.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Der Langsamverkehr steckt noch etwas in den Kinderschuhen und sollte stärker gefördert werden. Die Bahnverbindung vom Bodensee nach Chur muss optimiert werden. Im Grossen und Ganzen sind die Infrastrukturen sehr gut.

Martin Landolt, BDP GL: Grundsätzlich zufrieden. Selbstverständlich gehen uns dabei die Aufgaben nie aus, insbesondere beim

Erhalt, der Modernisierung und – an spezifischen Orten – der Ausbau von Infrastruktur.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Im Grossen und Ganzen sind wir zufrieden, auch wenn durchaus Verbesserungspotenzial besteht.

Was sind die wichtigen verkehrspolitischen Herausforderungen aus Ostschweizer Perspektive?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Der Autobahnzubringer Appenzellerland hat Priorität. Vom geplanten Autobahnanschluss könnten neben Herisau auch Gossau und Winkeln profitieren. Zudem darf die Region Ostschweiz nicht noch mehr vernachlässigt werden. Erwähnt seien hier im speziellen auch die chronisch verstopften Strassen im Raum Zürich, die die Ostschweiz oft von der Restschweiz abtrennen. Der Bund muss alle Landesteile mit einer genügenden Infrastruktur ausstatten und nicht einseitig in die immer gleichen Räume investieren.

Walter Locher, FDP SG: Dringlich ist auf der Strasse die Engpassbeseitigung im Raum St.Gallen sowie die Umsetzung der Agglomerationsprogramme. Die Ostschweiz ist so dann auf der Schiene noch besser an den Grossraum Zürich und die übrige Schweiz anzubinden.

Thomas Ammann, CVP SG: Der Strassenverkehr ist wichtig für die Erschliessung aller Landesgegenden, insbesondere aber der ländlichen Räume, in denen oftmals echte Alternativen im öffentlichen Verkehr fehlen. Beim öffentlichen Verkehr sind das Angebot des Fernverkehrs und die schnelle Anbindung an die Zentren auf gutem Weg, aber hier müssen wir dran bleiben.

Edith Graf-Litscher, SP TG: Aktuell ist die Abgeltung der Leistungen im regionalen Personenverkehr für die Jahre 2018 bis 2021 in der bundesrätlichen Vernehmlassung. Gestützt auf das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur und das Strategische Entwicklungsprogramm STEP 2025 werden die Trassenkapazitäten auf der Schiene ab 2018 kontinuierlich erhöht. Konsequenterweise müssen nun auch die notwendigen Mittel von Bund und Kantonen für die Angebotsverbesserungen bereitgestellt werden.

Thomas Schwager, Grüne SG: Das Zusammenspiel der Siedlungspolitik und der Verkehrspolitik. Hier entscheidet sich, ob wir die Grundlagen der Probleme oder der Lösungen für die Zukunft legen.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Der Nahverkehr bis zu einer Strecke von drei Kilometern sollte zu einem grossen Anteil per E-Bike, Fahrrad oder zu Fuss bewältigt werden – das wäre gesund für den Menschen, die Natur und das Portemonnaie. Eine riesige finanzielle und logistische Herausforderung wird die Werterhaltung unserer bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sein.

Martin Landolt, BDP GL: Mit der neuen Bahninfrastrukturfinanzierung (FABI) werden über die kommenden Jahre verschiedene Verbesserungen realisiert werden können. Auf der Strasse braucht es sicherlich verschiedene Engpassbeseitigungen, wie zum Beispiel in St.Gallen oder auch Schaffhausen. Aus glarnerischer Sicht warten wir hoffnungsvoll auf den Anschluss von Glarus ans Nationalstrassennetz mit entsprechenden Umfahungsstrassen.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Wir setzen uns ein für eine Stärkung des Standortes St.Gallen durch die Förderung einer effizienten nationalen und internationalen Anbindung.

Ein Blick in die Zukunft: Wie sehen Sie den Ostschweizer Verkehr im Jahre 2050?

Toni Brunner und David Zuberbühler, SVP SG: Weil ein Ausbau des Strassen- und

Schienennetzes oftmals durch Umweltverbände verhindert wird und gerade die wichtigste Verkehrsinfrastruktur «Strasse» sträflich vernachlässigt wurde, sieht die Perspektive für die Ostschweiz nicht gut aus. Zu erwarten sind noch mehr verstopfte Strassen und überfüllte Züge. Die Einwanderung muss zwingend gedrosselt werden.

Walter Locher, FDP SG: Die 3. Röhre der A1 im Grossraum St.Gallen sowie die Teilsperre ist umgesetzt und gebaut. Im Agglomerationsverkehr sind die Projekte im Rahmen des vorgesehenen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sichergestellt und realisiert.

Thomas Ammann, CVP SG: Es wird eine hohe Auslastung von Strasse und Schiene sein. Aufgrund unseres heterogenen Kantons und der vielen ländlichen Gebiete wird nebst dem gestiegenen öffentlichen Verkehr weiterhin der motorisierte Individualverkehr zu den Ballungsräumen sehr stark sein.

Edith Graf-Litscher, SP TG: In der Ostschweiz werden viele nachhaltige Arbeitsplätze geschaffen. Dadurch rücken Wohn- und Arbeitsort wieder näher zusammen. Und die Lebensqualität ist noch besser geworden.

Thomas Schwager, Grüne SG: Es muss gelingen, das Verkehrswachstum aller Verkehrsträger nachhaltig zu stabilisieren. Das

kann gelingen durch eine kluge Kombination: Zu Fuss, mit dem Velo, der öV und motorisierter Verkehr: Alle haben ihre Berechtigung. Neue Konzepte wie das Carsharing helfen dabei, den Verkehr bis 2050 nachhaltiger zu gestalten.

Klemenz Somm, Grünliberale TG: Wir sind optimistisch, dass der Verkehr bis im Jahr 2050 ohne Erdöl auskommt. Die Kosten werden etwas steigen, die Nachfrage wird sich auf hohem Niveau einpendeln.

Martin Landolt, BDP GL: Ich bin davon überzeugt, dass wir am Anfang einer rasanten technologischen Entwicklung stehen, welche unsere Mobilität, aber auch die Anforderungen an die Infrastruktur verändern werden. Selbstfahrende, umweltfreundliche Autos werden vor allem auf den Hauptverkehrsachsen zu massiv höheren Kapazitäten dank besserem Verkehrsfluss und höherer Sicherheit führen. Dabei werden möglicherweise auf der Schiene Kapazitäten für den Güterverkehr frei.

Daniel Bertoldo, EVP SG: Wir haben ein effizientes und ressourcenschonendes Verkehrssystem, das den Verkehrsteilnehmern gerecht wird. Dieses Ziel wird nicht nur durch die Veränderung der Mobilität erreicht, sondern auch durch die Anpassung der Lebensgewohnheiten.

«Der Nahverkehr bis zu einer Strecke von drei Kilometern sollte zu einem grossen Anteil per E-Bike, Fahrrad oder zu Fuss bewältigt werden.»





publiride.ch

PubliRide – das Mitfahrnetzwerk für Ihr Unternehmen

Wie pendeln Ihre Mitarbeitenden zur Arbeit? Werden Autofahrten gemeinsam zurückgelegt? Mit PubliRide können Sie Ihre Mitarbeitenden bei der Bildung von Fahrgemeinschaften unterstützen und ein firmeneigenes Mitfahrnetzwerk aufbauen. Ihr Engagement, unsere Mobilitätslösung – gemeinsam fahren wir gut.

Interessiert? Wir beraten Sie gerne.
publiride@postauto.ch



PostAuto 

Die gelbe Klasse.



LEADER ist eine Marke – und davon profitieren auch Sie!

Der LEADER ist zum Label für ein starkes Unternehmertum mit Visionen geworden. Ob Firma, Verband oder Organisator einer Veranstaltung: Wir sind Ihr Partner und realisieren mit Ihnen ein Magazin, das vollumfänglich oder teilweise anzeigenfinanziert ist, professionell umgesetzt wird und direkt von unserer Marke profitiert. Bei Fragen stehen wir Ihnen per Telefon unter 071 272 80 50 oder via Email unter leader@metrocomm.ch gerne zur Verfügung.

www.leaderonline.ch

Presented by **LEADER** 



Berauscht am Steuer?

Kannst du mit den möglichen Folgen leben?

www.suchtfachstelle-sg.ch

cactus-sg.ch

Werte als **Anker**, Innovation als **Motor**

Die vier Thomann-Unternehmenswerte gelten seit dem Start des Familienunternehmens im Jahr 1995. Wie wurden sie umgesetzt? Was wurde erreicht? Wo liegen kommende Herausforderungen? Das wird nachstehend ausschnittsweise beleuchtet.

Die vier Thomann-Unternehmenswerte bilden «harte» und «weiche» Unternehmensaspekte gleichwertig ab.



PROFESSIONELL



FLEXIBEL



FAMILIÄR



WERTSCHÄTZEND

Zukunftsfähig bleibt, wer seine Grundwerte permanent in Leistungen und erlebbare Haltungen umsetzt. «Klare Wertebasis plus Innovation am Puls der Marktentwicklungen» heisst die Formel bei der Thomann Nutzfahrzeuge AG.

Professionalitäts-Beweise

Beste Qualität über alle Prozesse für Wartung, Reparaturen oder Fahrzeugverkauf hinweg, inklusive Mitarbeiterausbildung und laufende Infrastruktur-Investitionen, hat für Inhaber Luzi Thomann Grundlagen-Charakter. «Deshalb haben wir schon fünf Jahre nach dem Start die Zertifizierung nach ISO 9002:1994 erreicht», sagt er. Innerhalb weiterer vier Jahre folgten die Zertifizierungen nach ISO 9001:2000 und ISO 14001:1996. «Da wir den Gedanken der kontinuierlichen Verbesserung seit Anbeginn gepflegt haben, arbeiten wir seit dem Jahr 2011 mit der marktführenden KVP-Software Improve – auch, um das Unternehmenswachstum erfolgreich zu gestalten», erläutert der Thomann-Chef.



«Professionalität nützt dann, wenn sie in Kundenzufriedenheit mündet»: Diese Überzeugung führte im Jahr 2008 zur Einführung des einzigartigen Programmes «100% Zufriedenheit». Bei Thomann gilt diese Aussage wörtlich. Der Kunde bezahlt die Thomann-Leistungen dann zu 100%, wenn er vollständig zufrieden ist.

Die Branchenzukunft geht laut Luzi Thomann klar in Richtung vernetzter Gesamtdienstleistungen. Geld wird nicht mehr immer direkt auf eine einzelne Unternehmensleistung fließen. Ein Teil der Preise wird Langfrist-Charakter haben und z.B. für fünf Jahre gültig bleiben müssen.

«Schnell und einfach nach aussen, jedoch sehr komplexe Prozesse und Kalkulationen nach innen», fasst der Firmenchef die Zukunftsansprüche zusammen. Eine der aktuellen Thomann-Innovationen, die «Metermiete», zielt genau auf diese Entwicklung. Der Kunde bezahlt sämtliche Thomann-Leistungen in einem individuell berechneten Kilometer-Preis und profitiert so von steuerbaren Kosten bei grösster Transparenz.



Flexibilität fassbar gemacht

Wirtschaft und Gesellschaft tendieren in allen Aspekten zu höchster Verfügbarkeit. Dies gilt laut Luzi Thomann auch für die Nutzfahrzeugbranche. «Aus diesem Grund sind wir bereits seit Jahren ein 24 h/365 Tage Betrieb»,

erläutert er. Dem Kunden wird die Sicherheit rascher Dienstleistungen und zeitsparender Abläufe garantiert.

Die überdurchschnittlich langen Öffnungszeiten der fünf Thomann-Betriebe und die Notfall/Pikett-Organisation sind unmittelbar mit den Arbeitszeitmodellen verknüpft, die vor zwölf Jahren eingeführt wurden und über die Branche hinaus auf hohe Resonanz stiessen.

Nicht weniger als 40 verschiedene Arbeitszeitmodelle ermöglichen es den Mitarbeitenden, Familien-/Privates optimal mit dem Beruf abzustimmen. Diese Flexibilität nach innen wirkt nach aussen durch erhöhte Präsenz und erzeugt so einen gefragten Kundennutzen. Schon im Jahr 2007 erschien diese Thomann-Praxis im KMU-Handbuch »Beruf und Familie«.



Als weitere Flexibilisierung-Instrumente sind etwa der kostenlose Hol-/Bringdienst der Kundenfahrzeuge, der Expresslieferdienst für Ersatzteile oder die fliegenden Mechaniker zu nennen.

«Auch im Verkaufsbereich beobachten wir ständig die Trends und das Kaufverhalten der Kunden», sagt Luzi Thomann. Auf den stark wachsenden Online-Handel zum Beispiel antwortet Thomann mit der Innovation »Preisgenossen«.



Dieses reine Internet-Angebot mit Marktstart am 16.11.16 beinhaltet den

Verkauf von Transportern nach dem Ansatz des Empfehlungsmarketings. Wer als Kunde sofort ein modernes Fahrzeug zum Günstigpreis benötigt, schliesst sich unter thomannag.com den Preisgenossen an. Das Motto lautet: »Heute kaufen, morgen fahren – und gemeinsam sparen«, denn mit jedem verkauften Angebotsfahrzeug sinkt der Preis für alle Käufer. Für jedes Angebot gibt es somit einen Startpreis sowie laufend rabattierte Preise bis zum Aktionsende.

«Familiär und wertschätzend» konkret

Thomann gehört zu jenen KMU, bei denen die Inhaber täglich an vorderster Front aktiv sind. Zudem wird der Teamgedanke auf jeder Ebene hoch gehalten und die Mitarbeitenden werden in Ausbildungsprogrammen gefördert. Auch aufgrund der fortschrittlichen Arbeitszeitmodelle wurde Thomann im Jahr 2003 mit dem »St. Galler Innovationspreis für innovative und familienfreundliche Unternehmen« ausgezeichnet. »Die Anforderungen an die Mitarbeitenden steigen weiter«, bemerkt Beatrix Thomann, Mitinhaberin und Personalverantwortliche. »Bei einem Notdiensteinsatz z.B. ist ein Multitalent gefragt, das gleichzeitig Diagnostiker, Ersatzteilespezialist, Kommunikator, Administrator, MwSt-Spezialist und manchmal auch Psychiater ist«, ergänzt sie.

Wertschätzendes Verhalten gegenüber sämtlichen Kontaktpartnern ergänzt das Thomann-Erfolgsrezept der strikten Kundenorientierung. Nicht verwunderlich, dass das Unternehmen in den Jahren 2008 und 2009 für den »Schweizerischen Fairnesspreis« nominiert war.



Zukunftsfähigkeit hat naturgemäss viel mit dem Berufsnachwuchs zu tun. »Hier engagieren wir uns branchenweit und für die eigenen rund 30 Lernenden intensiv«, sagt CEO Luzi Thomann. Stichworte sind etwa die Präsenz an Berufsausstellungen, das Aufzeigen der Entwicklungsmöglichkeiten mit Autoberufen als Basis und das unternehmensinterne Weiterbildungsprogramm für die Lernenden. Auch auf Teambuilding legt man bei Thomann grossen Wert: Kameradschaftliches Miteinander kombiniert mit einem sinnvollen gemeinnützigen Einsatz sind die Leitgedanken der Lehrlingslager. Das Bild zeigt eine zufriedene Truppe beim Lehrlingslager 2016 in Parsonz, wo Holz- und Waldarbeiten geleistet wurden.

THOMANN
NUTZFahrzeuge AG

Thomann-Hauptsitz:
Allmeindstrasse 10
8716 Schmerikon

Telefon 055 286 21 90
www.thomannag.com



Fakten Thomann Nutzfahrzeuge AG

Inhaber: Luzi und Beatrix Thomann

Kernleistung: Wartung und Verkauf von Lastwagen, Omnibussen und Transportern

Fünf Standorte: Schmerikon (Hauptsitz), Chur Oberalpstrasse und Industriestrasse, Frauenfeld, Arbon

Personalentwicklung: von 6 Beschäftigten im Gründungsjahr 1995 auf aktuell rund 190 Mitarbeitende, davon über 30 Lernende

Markenpartner: Renault Trucks, Volvo Trucks, Mercedes Benz, Fuso, Setra, Omniplus, VanHool

Jahresmotto 2016: Passion statt Standard

automesse st.gallen startet durch:

Neuer Name und neues Logo zum **10-Jahr-Jubiläum**

Mehr Marken, mehr Neuheiten, mehr Messe: Die grösste Auto- und Mobilitätsmesse der Ostschweiz feiert ihr 10-Jahr-Jubiläum mit einem starken Auftritt. Sie geht vom 18. bis 20. November mit einem neuen Namen und einem neuen Messebereich an den Start. Die automesse st.gallen hat ein trendiges Logo erhalten und widmet sich mit «Bike&Cycle» neu auch dem Thema «Mobilität auf zwei Rädern».



Über 60 Aussteller, 30 Automarken, 10 Ostschweizer Fahrzeugpremieren, eine riesige Anzahl an Neuheiten, Premierien, Probefahrten, Sonderschauen und ein attraktives Showprogramm faszinieren jedes Jahr rund 10 000 Besucherinnen und Besucher.

Bike&Cycle: Doppelter Spass auf zwei Rädern
Die automesse st.gallen ist auch im zweiten Jahrzehnt ihres Bestehens den Trends auf der Spur und gibt neu den Zweirädern einen grossen Auftritt. «Bike&Cycle» heisst der neue Bereich, bei dem Velos, E-Bikes und Motorräder im Mittelpunkt stehen. Es gibt viel zu sehen und noch mehr zu erleben: Motorrad-Klassiker und Velo-Innovationen oder Testfahrten mit E-Bikes, E-Kickboards und E-Dreiräder auf der clevermobil-Teststrecke.

Ungebremste Unterhaltung

Sonderschauen und Rahmenprogramm bieten an der automesse ungebremste Unterhaltung. Rund um die Sonderschau «Blau-licht» werden Kinderträume wahr. So kann man sich lässig aus dem Fenster eines Feuerwehrautos lehnen und auf einem Polizeimotorrad oder in einem Rettungswagen sitzen. Das Publikum ist herzlich eingeladen, sich die Fahrzeuge genau erklären zu lassen und die packende Demo der Rettung St.Gallen mitzuverfolgen. Weitere Sonderschau-

en sind: «Sport&Speed» mit Fahrzeugen aus der Schweizer Rennsportszene, «Tuning&Fun» mit verrückten Unikaten, «Classic&Elegance» mit historischen Zweirädern und «Green&Clean» mit dem Microlino Prototyp.

Elektromobilität, Dragster und coole Driver

Eine saubere Sache sind die «Green&Clean-Testdrives». Besucherinnen und Besucher haben Gelegenheit, die aktuellen Elektro- und Hybridfahrzeuge von BMW, Opel, Peugeot, Mercedes-Benz, Infiniti, Kia und Renault zu testen. Auf der automesse st.gallen sind zudem anzutreffen: Rekordmotorradfahrer «Grizzly», der Ostschweizer Superbike-WM Pilot Dominic Schmitter und Jasmine Preisig mit Ihrem Rennwagen. Weitere Highlights sind das «Fire-Up», eines echten Dragsters, eine Drift-Show, «me&my ride» und vieles mehr. Zu gewinnen gibt es ein Wochenende in Ihrem Traumauto.

Die automesse st.gallen findet vom 18. bis 20. November in der Halle 9 und auf dem Freigelände der Olma Messen St.Gallen statt. Sie ist am Freitag von 14 bis 20 Uhr sowie am Samstag und Sonntag von 10 bis 17 Uhr geöffnet. Der Eintritt für Erwachsene kostet zehn Franken. Für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre ist er gratis.

Weitere Informationen

**Genossenschaft
Olma Messen St.Gallen**

automesse st.gallen

Splügenstrasse 12

CH-9008 St.Gallen

Telefon +41 71 242 01 88

Fax +41 71 242 02 32

www.automessestgallen.ch

automessestgallen@olma-messen.ch





Porsche empfiehlt **Mobil 1**

Manche arbeiten für ihr Leben.

Manche leben für ihre Arbeit.

Und Sie machen Ihr Ding.

Ganz Ihr Ding: der neue Panamera.

Ab 05.11.2016 im Porsche Zentrum St. Gallen.



PORSCHE

Porsche Zentrum St. Gallen

City-Garage AG
Zürcher Strasse 160
9001 St. Gallen
Tel. 071 244 54 40
Fax 071 244 52 61
info@porsche-stgallen.ch
www.porsche-stgallen.ch

Unterwegs in der Ostschweiz.

Wir sind stolz, der Zug für die Menschen
in der Ostschweiz zu sein. Sie fahren mit uns
zur Arbeit, in die Schule und in der Freizeit.
Auf uns können Sie sich verlassen.

thturbo.ch