

MOBILITY

LEADER

Das Ostschweizer Magazin für mobile Lösungen

 SBB CFF FFS

Seite 4

**Neuer Bahnhof St.Gallen:
Erweiterter Horizont**

Seite 18

**E-Mobilität:
Veränderte Spielregeln**

Seite 32

**Automobilgewerbe:
Rasanter Wandel**



Damit Sie auch unterwegs immer gut sehen:
Klinik Bellavista AG in Speicher AR,
die modernste Augenklinik der Ostschweiz.

www.klinik-bellavista.ch



KLINIK BELLAVISTA AG

Augenklinik Dr. med. Gerald Stiegler

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

Das ist erst der **Anfang**



Liebe Leserinnen und Leser

St.Gallen mausert sich. Das gilt aktuell insbesondere für den neu gestalteten Bahnhofplatz mit den Unterführungen und dem Bahnhofsgebäude. Wer sich einst bei der Ankunft am Bahnhof St.Gallen unvermittelt in einer Provinzstadt wähnte, wird heute einen anderen Eindruck haben: Einladend, grosszügig, hell, weit und licht wirken Platz und neue Ankunftshalle, ein grosser Wurf, der zudem ganz dem öffentlichen Verkehr und den Fussgängern gehört und dem automobilen Verkehr doch einen bequemen Zugang via Tiefgarage bietet. So soll es ein. Lesen Sie unser Dossier zum Jahrhundertprojekt, das sich seinem Abschluss nähert.

Die Verkaufszahlen für Elektroautos wachsen auf tiefem Niveau beträchtlich. Doch das sei erst der Anfang, sagt ein Experte in unserem Interview. Und dass die aktuelle Generation sich weitgehend problemlos im Alltag bewährt, zeigt unser Test. Die digitale Revolution stellt für die Autogaragen allerdings die grösste Herausforderung ihrer Geschichte dar – auch das ein Jahrhundertprojekt. Wer hier zu spät kommt, den wird die Geschichte bestrafen. Unser Beitrag erläutert die Hintergründe.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Stephan Ziegler,
Chefredaktor MetroComm AG



Impressum «Mobility» 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**: Jelena Gernert, 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; **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 Kissling, tkissling@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

Gelungene Neugestaltung von Bahnhofplatz und -gebäude

Der erweiterte Horizont

Die Neugestaltung des St.Galler Bahnhofplatzes und des Bahnhofgebäudes ist fast fertig. Es darf eine erste Bilanz gezogen werden: Sie ist überaus gelungen. Das Highlight markiert die neue Ankunftshalle.

Im Jahr 2006 nahm man an, dass die Zahl der Nutzer, die täglich den Bahnhofplatz in St.Gallen frequentieren, in nur drei Jahrzehnten um knapp 40 Prozent auf rund 110 000 steigen werde. Schon heute sind es mit über 80 000 Menschen etwas mehr als Bevölkerungszahl der Ostschweizer Metropole. Ein Teil dieser Voraussage ist also schon Wirklichkeit geworden, und nichts deutet darauf hin, dass sich der steile Anstieg nicht fortsetzen wird. Diese Prognose und das zunehmende Chaos mit Bussen, Postautos, Autos, Fussgängern und Velofahrern auf dem vor einem guten Jahrhundert für ein viel kleineres Verkehrsaufkommen gestalteten Bahnhofplatz gaben für die Stadt St.Gallen den Ausschlag, ein Jahrhundertprojekt an die Hand zu nehmen: die Umgestaltung des Bahnhofplatzes. Das ist jetzt gut acht Jahre her. Heute steht das Projekt kurz vor der Vollendung.

Rast im spitzwinkligen Dreieck

Stadtingenieur Beat Rietmann steht gegenüber dem St.Galler Rathaus, dort, wo sich die Appenzeller Bahnen und zahlreiche Buslinien auf engem Raum ein Stelldichein geben. Er zeigt auf das spitzwinklige Dreieck eines kleinen Platzes zwischen Bahnhof- und Poststrasse: Der soll künftig eine kleine Oase der Ruhe sein im geschäftigen Treiben, mit

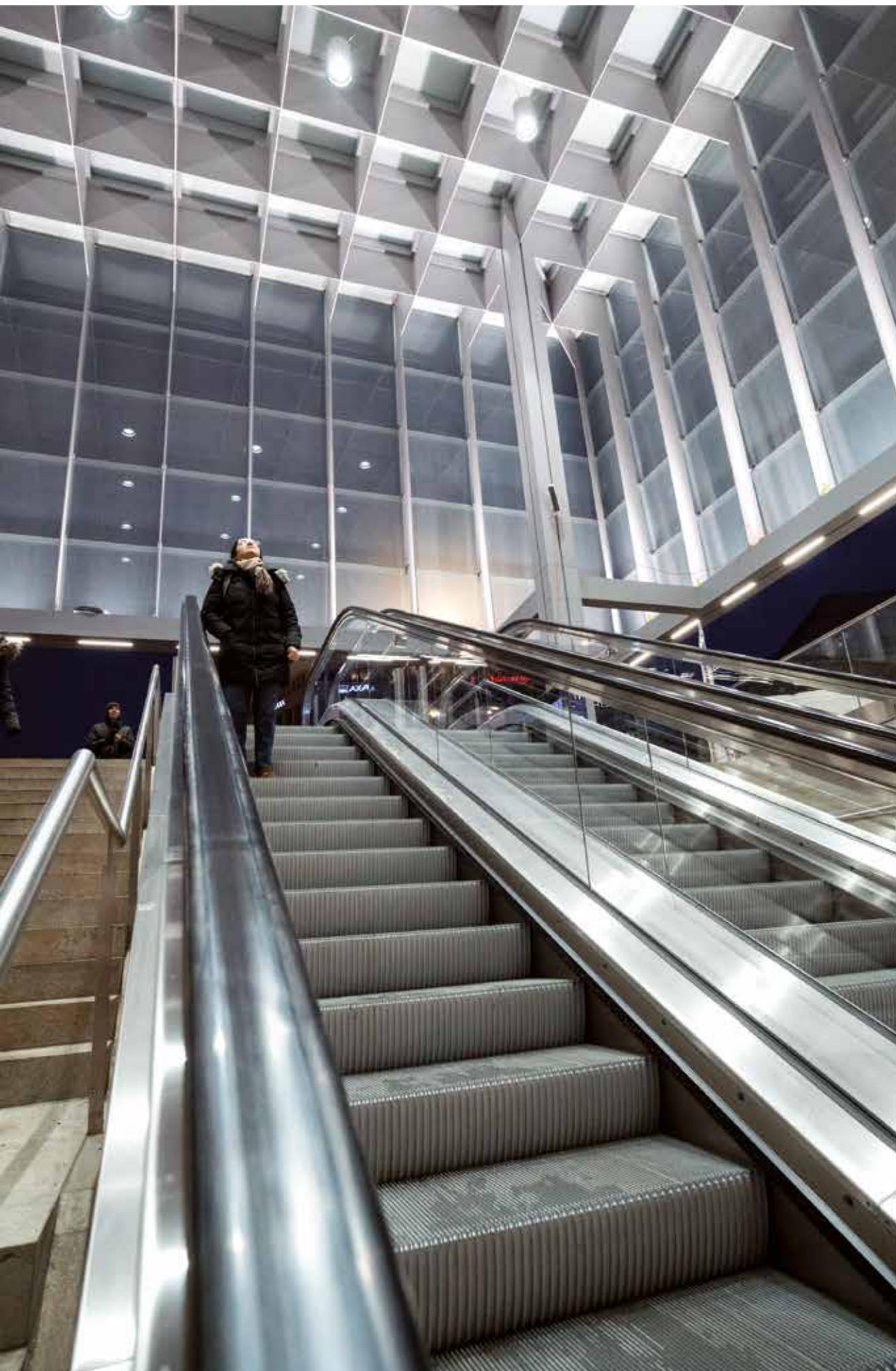
schattenspendenden Bäumen, Sitzbänken und, wen's nicht stört, dem Quietschen der Bahn und dem rauschenden Summen der Trolleybusse.

In Richtung Westen weitet sich das Blickfeld, zur Rechten der Quarzdiamant, das St.Galler Rathaus, gefolgt vom hell schimmernden Kubus, der neuen Bahnhofshalle, und dem wuchtigen, an eine Kathedrale erinnernden Bahnhofsgebäude, zur Linken die sich in gerader Linie folgenden Überdachungen von sechs Bushaltestellen, sie sind geprägt von den fast knochenartigen, wuchtigen Trägern und filigran schimmernden, gläsernen, hohen Decken, dem Kornhausplatz, derzeit noch eine grosse Baustelle, der nach der Fertigstellung einer der Ruhepole des Bahnhofplatzes sein soll, und der nicht minder prägenden Fassade des Postgebäudes mit seinem wuchtigen Turm, der an die Italianità der Piazza delle Erbe in Verona erinnern soll, die seinerzeit als Vorbild für die Gestaltung des Bahnhofplatzes diente.

Das damalige Vorhaben misslang gründlich, denn mehr als eine optische Ähnlichkeit will sich bis heute nicht einstellen. Die erwünschte (oder eingebildete) Gelassenheit mediterranen Lebens weicht jede Minute der alltäglichen Hektik des modernen, von Ruhe- und Rastlosigkeit geprägten Lebens. Das liegt natürlich auch daran, dass hier ja im Minutentakt Busse, Postautos und Züge den Platz durchqueren. Sie bestimmen den Gang der Dinge.

Verkehrsberuhigte Gutenbergstrasse

Doch das stimmt nicht ganz: Auf der Gutenbergstrasse, wo sich noch vor wenigen Jahren Autos, Taxis, Busse und Postautos auf engstem Raum den Platz mit Zehntausenden Fussgängern teilen mussten, ist man heute nur noch per pedes unterwegs. Alle anderen Verkehrsteilnehmer sind verbannt, auch die



Beim Aufgang zur Rolltreppe lässt sich das Neue schon erahnen: Es gibt viel Licht, hohe Betondecken und wesentlich mehr Platz.



Die Bahnhofshalle wirkt wie befreit von der Last ihrer in den letzten Jahrzehnten etwas ungestümen Geschichte, die ihr Billettautomaten, Werbeplakate, ein Kaffeehaus und Kioske beschert hatte.

Velofahrer müssen ihr Rad schieben. Noch dominiert etwas der Eindruck von viel Teer und Beton, doch schon bald wird mit der Bepflanzung zartes Grün mit einem Hauch Natur den Kontrastpunkt setzen. Diese neu entstandene Nische ist der Verbannung des Autoverkehrs und der Neulenkung der Busse und Postautos zu verdanken.

Mit dem Auto lässt sich der Bahnhof schon seit vier Jahren nur noch auf der Nordseite in der Tiefgarage der Fachhochschule erreichen. Gerade hier wirkt der gestaltete Untergrund des Bahnhofes überdimensioniert, macht mit den wuchtigen Betondecken, den Kiss-and-Ride-Parkplätzen und einer mächtigen Auffahrt für Fussgänger zur Fachhochschule einen auf Grossstadt und hat dann doch nicht mehr zu bieten als unterirdische Parkplätze und die verbreiterte Unterführung zu den Geleisen und zum Bahnhof. Doch niemand wird die Verbannung der Autos in den Untergrund ernsthaft beklagen wollen, der Gewinn für den Menschen und den öffentlichen Nahverkehr ist gross und die vielleicht grösste Errungenschaft der Neugestaltung, dessen autolose Betriebsamkeit damit schon beinahe an die Zeiten erinnert, als hier die ersten Trams verkehrten.

Die Gutenbergstrasse gehört aber auch den Fussgängern, weil die öffentlichen Verkehrsmittel umgeleitet worden sind: Zum einen gelang es, einen Grossteil der Busse geradlinig durch den Bahnhofplatz zu schleusen, nur noch ganz wenige sind gezwungen, dort zu wenden, zum andern ist es mit der Verlagerung der Haltestellen zur Kornhausstrasse gelungen, die Engstelle an der Gutenbergstrasse elegant zu umfahren. Schon bald wird mit der Fertigstellung des Ruckhaldetunnels auch die Appenzellerbahn als Durchmesserlinie geführt und kann damit ohne Ausweichgleis auf das provisorische Perron der Trogenerbahn geführt werden. Das schafft auch etwas mehr Platz für Taxis oder, am Rande des Bahnhofgebäudes, für die eine oder andere Festivität: Etwas Italianità wäre dann möglich.

Der grosse Wurf

Die SBB seien etwas später auf den Zug der Neugestaltung des Bahnhofplatzes gesprungen, erläutert Urs Honold, Projektleiter bei SBB Infrastruktur. «Mit dem Ziel einer fussgängerfreundlicheren Gestaltung und dem erwarteten zusätzlichen Personenandrang drängte sich eine Vergrösserung der



Urs Honold, Projektleiter SBB Infrastruktur: «Gestalterisch aus einer Hand.»

Rathaus-Unterführung und eine Aufwertung der West-Unterführung auf.» Gleichzeitig ergab sich die Gelegenheit, auch das zwischen den Unterführungen gelegene Bahnhofsgelände neu zu gestalten. Das hatte auch den grossen Vorteil, dass das ganze Projekt gestalterisch aus einer Hand, jener des Architekturbüros Giuliani.Hönger (siehe Interview), kam und so der grosse Wurf erst möglich wurde.

Ein grosser Wurf, der dem Bahnhofplatz nicht nur verloren gegangenes Licht und Weite, sondern auch einen architektonischen Akzent gebracht hat.

Denn das ist es geworden, ein grosser Wurf, der dem Bahnhofplatz nicht nur verloren gegangenes Licht und Weite, sondern auch einen architektonischen Akzent gebracht hat, der, schon wieder etwas grossstädtisch, weit über das Licht einer Kleinstadt wie St.Gallen hinausstrahlt: die papierernen japanischen Akarilampen nachempfundene Ankunftshalle. Wer aus der Unterführung, neuerdings auch per Rolltreppe, an dieses Licht tritt und die filigrane Konstruktion betrachtet, nimmt dessen Ausmasse – 20 Meter in der Breite, 15 Meter in der Höhe – gar nicht richtig wahr, man denkt eher an Himmel und Erde oder an Gott und die Welt, sieht sich eingeladen, seinen Horizont zu erweitern. Und nachdem diese von nur vier Stahlträgern getragene Lampe auch noch zu schweben scheint, gibt sie den Blick rasch frei auf den Bahnhofplatz. Dieser Blick wird noch verstärkt durch die 16

Meter breite Fussgängerüberführung zwischen den Bushaltestellen. Das ist grosses gestalterisches Kino, und nochmals entsteht so der Eindruck, eine wesentlich grössere Stadt zu betreten – die sie aus der Perspektive der Schöpfer des Bahnhofplatzes und der umliegenden historischen Gebäude auch war beziehungsweise werden sollte. Es kam dann infolge des Ersten Weltkrieges und der grossen Krise der Textilindustrie etwas anders, und aktuell verzeichnet die Stadt St.Gallen gar einen leichten Bevölkerungsrückgang. Dennoch: Betrachtet man die Metropolregion St.Gallen mit ihren rund 150 000 Einwohnern (die Hälfte davon im städtischen Umland), darf man schon von einer kleinen Grossstadt sprechen.

Ein Hauch Shopville

Die Rathaus-Unterführung selbst strahlt noch nicht im ganzen neuen Licht, das reichlich dunkle, vor 100 Jahren gegrabene Unterführungs-Loch von einst wird aber schon bald nur noch ferne Erinnerung sein. Beim Aufgang zur Rolltreppe lässt sich das Neue schon erahnen: Es gibt viel künstliches Licht, hohe Betondecken und wesentlich mehr Platz. Hinter den hölzernen Schalen verbergen sich derzeit noch die gläsernen Fassaden der Ladengeschäfte, die im Herbst hier einziehen werden, um einen Hauch Shopville zu verbreiten. Aussergewöhnliches darf nicht erwartet werden: Hier ziehen vor allem Geschäfte ein, denen es um den schnellen Umsatz geht. Denn die Mieten sind angesichts

Ihr Partner für alle Bauwerke in der Region!

**Strassen- und Tiefbau, Pflästerungen,
Industrieböden, Decorbeläge, Terrazzobe-
läge, Betonsanierung, Gussasphaltbeläge,
Gleisbau, Hochbau, Sportbeläge, Abdich-
tungen, Damm- und Deponiebau, Untertag-
bau, Anker- und Injektionsarbeiten, HDW**

Walo Bertschinger AG
Hofenstrasse 27
CH-9300 Wittenbach

Telefon: 071 292 30 30
Telefax: 071 292 30 33
walo.sg@walo.ch
www.walo.ch

WALO

Walo Bertschinger

7 Tage die Woche geöffnet

Montag bis Samstag: 6–22 Uhr

Sonntag: 8–20 Uhr

Bahnhof

St. Gallen

coop

Für mich und dich.

DHL GLOBAL FORWARDING - IHR WELTWEIT FÜHRENDES
LOGISTIKUNTERNEHMEN FÜR LUFT- UND SEEFRACHT IN DER OSTSCHWEIZ

WIR SIND FÜR SIE VOR ORT

Kontaktieren Sie unsere Niederlassungen in Ihrer Nähe:

St. Gallen, Letzistrasse 21, Telefon: 071 388 26 21
Buchs SG, Heldastrasse 66, Telefon: 081 755 12 71
Tägerwilen, Hauptstrasse 137, Telefon: 071 388 29 90
Email: dgf_ostschweiz@dhl.com

DHL Global Forwarding – Excellence. Simply delivered.
dhl.ch

DHL





Stadtingenieur Beat Rietmann: «Alles weitgehend nach Plan gelaufen.»

Befreite Bahnhofshalle

Erstmals in der Geschichte des St.Galler Bahnhofgebäudes lässt sich dieses nun auch auf dessen Ostseite zur Bahnhofshalle durch eine elegante, automatisch öffnende Glastür zur Ankunftshalle hin verlassen. Wer die Halle in umgekehrter Richtung betritt, wird sie auf den ersten Blick kaum wieder erkennen: Sie wirkt wie befreit von der Last ihrer in den letzten Jahrzehnten etwas ungestümen Geschichte, die ihr Billettautomaten, Werbeplakate, ein aufdringlich wirkendes Kaffeehaus, verstopfte Kioske und eine stets etwas aufgesetzt wirkende Aufteilung in Reiseberatung und Billetverkauf beschert hatte. Das ist alles weg. Stattdessen finden sich hinter Glas zwei Restaurantketten, eine kronleuchterartige Beleuchtung, wuchtige Säulen und zwei sehr einladende Holzbänke im Längskreis, inklusive Steckdosen.

der grossen Zahl an Passanten hoch. Es sind mit wenigen Ausnahmen dieselben Ketten, wie sie sich überall an den Bahnhöfen finden. Fast versteckt ist die neue, sehr modern gestaltete WC-Anlage ohne Geschlechtertrennung am Abgang von Gleis eins zur Unterführung. Einen Fränkler muss man dabei

haben, um sein Geschäft zu verrichten. Die Unterführung verjüngt sich in Richtung Norden auf eine Breite von noch sechs Metern. Das sei dem Besucherstrom angemessen, sagt Urs Honold. Lift und zusätzliche Treppe zu den stark frequentierten Geleisen 1 bis 3 runden den Umbau ab.

Die nur mit neuen Leuchten ausgestattete Längshalle, die an einen gotischen Kreuzgang erinnert, säumt eine Ladenstrasse, in der auch die neue, an ein Check-in am



Die Ladenstrasse wurde «nur» mit neuen Leuchten ausgestattet.



Zwischen den Bushaltestellen sorgt eine 16 Meter breite Fussgängerüberführung für Weite.

Flughafen erinnernden Schalterhalle untergebracht ist, und führt zur Westseite des Bahnhofes, wo sich im ehemaligen Betriebsgebäude der SBB ein Supermarkt mit langen Öffnungszeiten schon länger zum Last-Minute-Einkaufsparadies entwickelt hat.

auf drei Jahre verdoppelt hat. Das war anspruchsvoll, für uns, aber auch für die Passagiere, die bei aller Hektik und Umstellung aber in ihrer ganz überwiegenden Mehrheit gelassen blieben, vielleicht im Wissen, dass das, was kommt, besser sein wird als das

ja über ein Jahr einen Umweg von mehreren Hundert Metern zur Westseite zumuten mussten, wo es in der Unterführung zu Stossverkehrszeiten schon mal sehr eng werden konnte. Ein provisorischer Zugang durch die Rathausunterführung wäre logistisch nicht zu stemmen gewesen.

Endspurt im Gang

Es wird Herbst werden, bis die letzten Bauarbeiten abgeschlossen sind. Urs Honold und Beat Rietmann ziehen eine sehr positive Zwischenbilanz. «Alles ist weitgehend nach Plan gelaufen», sagt Rietmann, «wir mussten ja bei vollem Betrieb umbauen, was unseren Zeitbedarf in etwa

Das ist grosses gestalterisches Kino, und nochmals entsteht so der Eindruck, eine wesentlich grössere Stadt zu betreten.

bisherige.» Beschwerden habe es kaum gegeben. Das gelte auch für die SBB, sagt Honold, die den Passagieren, die aus der Stadt kamen,

Zudem musste ja auch der ganze Bahnbetrieb gewährleistet sein: Die Geleise wurden auf eine Brückenkonstruktion gelegt, bevor im Untergrund gearbeitet werden konnte. Das sei das klassische Verfahren in solchen Fällen. «Es lief auch bei uns weitgehend nach Plan.» Da bleibt nur zu hoffen, dass es auch im Endspurt so bleibt.

Der neue Bahnhof ist bald fertig

10. Dezember 2017	Eröffnung der Rathausunterführung im Rohbau
Januar 2016 – Ende 2017	Umbau Bahnhof- und Dienstgebäude SBB
2. Oktober 2017	Inbetriebnahme Bushof
Juli 2017 – Dezember 2017	Bau der neuen Ankunftshalle SBB
August 2017 – Frühjahr 2018	Neugestaltung Kornhausplatz
Oktober 2017 – Frühsommer 2018	Umgestaltung ehemaliger Appenzellerbahnhof
Ab 2. Oktober 2017	Rückbau der Busspuren an der St.Leonhard-Strasse entlang Postgebäude

Arbeiten und Weiterbilden an idealer Lage

Die Klubschule Migros am Bahnhof St.Gallen bietet viel mehr als Weiterbildung an bester Lage. Dank flexibel buchbaren Sitzungszimmern und Veranstaltungssälen sowie einem auf die Kundenschaft zugeschnittenen Gastronomieangebot ist die Klubschule auch für Anlässe eine optimale Adresse. Im stilvollen Bahnhofsgebäude finden zudem auch Konzerte statt.



Englisch, Romanisch, Russisch, aber auch Projektmanagement, Leadership oder zur Entspannung Yoga und Achtsamkeitstraining: Die Klubschule Migros im Bahnhof St.Gallen bietet ein vielfältiges Bildungs- und Freizeitangebot. In kostenlosen Probelektionen erhält man einen Einblick in den Unterricht und erlebt persönlich, worauf man sich freuen kann. Dazu gehört sicherlich auch das ganz spezielle Ambiente: Das über 100-jährige Bahnhofsgebäude mit seinem rustikalen Charakter scheint mitten im Zentrum der Stadt wie eine Oase der Ruhe. Ein idealer Ort für Arbeit, Weiterbildung, Ideensuche und Austausch. So bieten sich die Räumlichkeiten der Klubschule St.Gallen an für Seminare, Firmenweiterbildungen und Workshops. Gebucht werden können Sitzungszimmer und Seminarräume zu attraktiven Konditionen für 4 bis 25 Personen. Auch für kurzfristige Anfragen werden Lösungen gefunden. Ein besonderes Bijou ist der Historische Saal, der bis zu 100 Personen Platz bietet.

Das Migros-Gastronomie-Team stellt auf Bestellung gerne kleine oder grössere Apéros ganz nach den Wünschen der Gäste bereit. Den Strategieworkshop zur Teambildung beispielsweise mit dem gemeinsamen Kochen eines Nachtessens abschliessen? Auch das ist in der Klubschule St.Gallen möglich. Gerne organisiert das Klubschul-Team individuelle Kurse für Firmen und Vereine.

Musik im Bahnhof

Die Räume der Klubschule Migros St.Gallen werden zudem regelmässig mit Musik erfüllt. Im zur Klubschule gehörenden Musikzentrum geniessen musikbegeisterte Jugendliche und Erwachsene – vom Anfänger bis zum angehenden Musikstudenten – Instrumentalunterricht bei 40 qualifizierten Lehrpersonen. Das Musikzentrum präsentiert im Rahmen der Serie «Musik im Bahnhof» zwischen Oktober und Juni diverse Konzerte mit den Schwerpunkten Klassik, Jazz und Volksmusik.

Raumangebot Klubschule Migros St.Gallen

- Seminarräume für 4 bis 25 Personen
- Informatikzimmer für 16 Personen
- Schulküche für 12 bis 16 Personen
- Bewegungsräume
- Atelier
- Historischer Saal für 70 (Bankett) bis 100 Personen (Konzertbestuhlung)

Alle Zimmer sind mit Laptop, Visualizer, Beamer, Flipchart und Pinnwand ausgerüstet. Das Team der Klubschule Migros St.Gallen organisiert gerne individuelle Kurse für Firmen, Organisationen und Vereine.

Weitere Informationen:

klubschule www.klubschule.ch/st-gallen
Tel. 058 568 44 44
MIGROS E-Mail info.sg@gmos.ch



«Es geht um Helligkeit und Licht»

Befreiung und Umdeutung

Das Zürcher Architekturbüro Giuliani.Hönger AG zeichnet für den Umbau des St.Galler Bahnhofplatzes und des Bahnhofgebäudes verantwortlich. Im Interview erläutert Architekt Lorenzo Giuliani das gestalterische Konzept.

Welcher Grundidee folgt Ihr architektonisches Konzept für den Umbau des Bahnhofplatzes und des Bahnhofes St.Gallen?

Lorenzo Giuliani: In unserem Wettbewerbsbeitrag haben wir für die Umgestaltung von Bahnhofplatz und historischem Aufnahmegebäude das Konzept Akari – Japanisch gleichbedeutend mit Helligkeit, Licht und Leichtigkeit – entwickelt, dies bewusst

im Kontrast zur Architektur der schweren Platzbauten. Als tragende Struktur werden leichte und filigrane Stahlkonstruktionen gewählt, Licht und Helligkeit erscheinen in den Verglasungen der Dächer der Wartehallen und der Hülle der Ankunftshalle. Diese sind transluzid ausgebildet und können das Tages- und Kunstlicht funktional, aber auch stimmungsvoll einsetzen. Die Präsenz von Licht und Glas bei Ankunftshalle und Wartehallen wird örtlich auch in die Personenunterführungen Ost und West gesucht, was die Teilprojekte materiell und architektonisch zu einem Gesamtprojekt verbinden kann.

Die fertiggestellte Bahnhofshalle wirkt befreit. War das Absicht?

Im Wettbewerb war die Umgestaltung des historischen Aufnahmegebäudes nicht gefordert. Wir hatten dazu aber gestalterische Vorschläge unterbreitet, die dann von der SBB an uns beauftragt wurden. Die Befreiung und Umdeutung der historischen Bahnhofshalle waren als Absicht bereits empfohlen.

Akari ist Japanisch und bedeutet Helligkeit, Licht und Leichtigkeit – treffender gehts nicht.





Lorenzo Giuliani (links) und Christian Hönger.

Der Bahnhofplatz hat etwas betont Nüchternes, die wuchtigen Träger der Überdachung der Haltestellen werden kontrastiert durch die fast nischenartigen hölzernen Sitzbänke und die schön geformten Schlusssteine an den Kanten am Übergang zur Busspur. Ein Spiel mit den Elementen?

Die Wartehallen sind als «sekundäre» Architektur gegenüber der Ankunftshalle bewusst normaler und nüchterner ausgebildet, jedoch immer noch im Sinne von Akari. Helligkeit und Licht spielen auch hier eine Rolle, ansonsten zeigen einfaches Tragwerk oder hölzerne Sitzbänke einen archetypischen Charakter.

Die neue gläserne Überdachung setzt einen Kontrapunkt zum Bahnhofsgebäude und nimmt zugleich die Formsprache des Rathauses auf. Sie wirkt vor allem nachts wie ein leuchtender Diamant. Welche planerischen Gedanken stecken dahinter?

Die neue Ankunftshalle übernimmt diese Aufgabe und bildet gleichzeitig durch das leichte Vorstehen gegenüber der konvexen Fassade des Bahnhofsgebäudes einen neuen Akzent auf dem Bahnhofplatz, der an der richtigen Lage den Ort der Ankunft und Ab-

reise kennzeichnet. Die neue Ankunftshalle wird sowohl zum Ort der Ankunft als auch zum Zeichen der Sehnsucht und Abreise in die Fremde. Funktional überdeckt sie den Bereich der Hauptpersonenströme und die grosse Treppe zur Personenunterführung Ost als Hauptverbindungselement der Stadt zu den Bahnperrens.

«Die neue Ankunftshalle wird sowohl zum Ort der Ankunft als auch zum Zeichen der Sehnsucht und Abreise.»

Formal erinnert der Kubus an Peter Zumthors Kunsthaus in Bregenz. Hat er Sie inspiriert?

Zuerst war das Bild einer Akari-Leuchte, die uns inspiriert hat. In diesem Sinne ist beispielsweise – ganz anders als bei Zumthors Kunsthaus – im Innern die Tragstruktur sicht-

bar, aussen aber mit transluzidem und textilartigem Glas verkleidet. Die textilartige Wirkung wird dabei durch einen eigens entwickelten Siebdruck verliehen. Die Schuppung, die an Zumthor erinnern mag, hat sich dann als konstruktive Logik erst in einem zweiten Schritt aufgedrängt. Die Schuppung der Glaselemente ermöglicht als wesentlichen Vorteil, die durch den Wind entstehenden Verformungen spannungsfrei aufzunehmen.

Sind Sie zufrieden mit dem Bauablauf?

Grundsätzlich sind wir mit den Arbeiten der Unternehmungen unter laufendem Betrieb sehr zufrieden. Leider hat die Lieferung der Halterungen der Glaselemente zu Verzögerungen bei der Erstellung der Ankunftshalle geführt.

Am Anfang stand ein Wettbewerb

Das Siegerprojekt «Akari» von Giuliani.Hönger Architekten aus Zürich ging 2009 aus einem offenen Wettbewerb für die Aufwertung und Neugestaltung des Bahnhofplatzes hervor, zum dem die Stadt St.Gallen eingeladen hatte. Die Jury entschied sich damals einstimmig für Akari aus 14 eingereichten Projekten. Giuliani.Hönger (gegründet 1991) zeichnen schon für den Neubau der Fachhochschule in St.Gallen verantwortlich; für diese Arbeit erhielten sie u.a. den «Best Architects 2014»-Preis in Gold.

Der neue Prius Plug-in Hybrid

20 Jahre nach der Lancierung des Hybridpioniers Prius bringt Toyota die zweite Generation des Prius Plug-in Hybrid auf den Markt. Der Newcomer brilliert mit einer verbesserten Leistung, einer erhöhten Reichweite und einer neuen Höchstgeschwindigkeit im Elektro-Modus.

Seit der Lancierung der ersten Generation im Jahr 1997 (2000 in der Schweiz) ist der Prius Toyotas Technologieträger par excellence. Auch der neue Prius Plug-in Hybrid zeigt sich äusserst innovativ. Sein Solardach, das erstmals mit der Konzeptstudie des Auris Hybrid im Jahr 2010 präsentiert wurde, erzeugt Elektrizität, die in eine separate Solar-Batterie gespeist wird. Auf diese Weise kann die elektrische Reichweite des Prius Plug-in Hybrids pro Tag maximal um fünf Kilometer erhöht werden. Je nach Einsatzgebiet ergibt dies eine jährliche Fahrleistung von etwa 1000 Kilometern ohne jegliche CO₂-Emissionen.

Einen weiteren entscheidenden Beitrag zu Reichweitensteigerung leistet das intelligente S-FLOW-Klimatisierungssystem, das die Kühlung sowie auch die Beheizung des Interieurs im EV-Betrieb, ohne Einsatz des Benzinmotors, ermöglicht – dies bis zu einer Aussentemperatur von minus 10° Celsius. Ergänzend dazu kommt die neue Batterie-Vorwärmung, die während des Ladevorgangs die Zellen der Hybridbatterie auch bei bis zu minus 20° Celsius auf ihre optimale Betriebstemperatur bringt. So steht auch im Winter vom ersten Meter an die volle elektrische Antriebsleistung zur Verfügung.

Agiles Fahrverhalten und Bestleistungen im elektrischen Fahrmodus

Neben technologischer Innovation zeichnet sich Toyotas Newcomer dank der neuen Plattformstrategie (TNGA) mit einer überzeugenden Fahrdynamik und einem ausgesprochen agilen Einlenkverhalten aus, ohne dabei auf besonders langstreckentauglichen, hohen Fahrkomfort zu verzichten. Mit einem durchschnittlichen Benzinverbrauch von 1 l und mit 7,2 kWh Stromverbrauch pro 100 km sowie einem CO₂-Ausstoss von lediglich 22 g/km erzielt der Prius Plug-in unter den gegenwärtigen Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen auch in Punkto Effizienz Bestwerte. Diese erreicht er nicht zuletzt aufgrund der 8,8 kWh fassenden Lithium-Ionen-Batterie, deren Kapazität gegenüber dem Vorgängermodell verdoppelt wurde und die trotz des grösseren Volumens in rund zwei Stunden wieder aufgeladen ist. Neben den Hybridkomponenten leistet auch der 1,8-Liter-VV-Ti-Vierzylindermotor mit Atkinson-Zyklus und einem thermischen Wirkungsgrad von bis zu 40 Prozent einen wichtigen Beitrag zum ökologischen Sparkurs des Prius Plug-in Hybrids. Daneben lassen ihn die technologischen Fortschritte des Plug-in-Hybrid-Systems spontaner und reaktionsschneller beschleunigen. Er schafft bis zu 135 km/h im Elektromodus und seine elektrische Reichweite beträgt 50 Kilometer – Rund das Doppelte gegenüber der seines Vorgängers.

Neben kraftvolleren Fahrleistungen im elektrischen Fahrbetrieb und im Hybrid-Modus sorgt sein Vollhybridantrieb mit einer System-Gesamtleistung von 90 kW für eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in nur 11,1 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt ausserdem 162 km/h. Wie jeder Toyota mit Hybridantrieb kann auch der Prius Plug-in Hybrid entweder nur mit dem Elektromotor, nur mit dem Benzinmotor oder mit beiden im Verbund fahren.

Design für höchste Aerodynamik

Das eigenständige und aerodynamische Karosseriedesign des Prius Plug-in Hybrid beruht auf der Linienführung des Prius IV. Seine Aerodynamik verleiht ihm den besten

Luftwiderstandsbeiwert seiner Klasse von nur cW=0,25 – eine entscheidende Voraussetzung für höchste Effizienz. Obwohl beide Modelle auf der neuen TNGA-Plattform aufbauen, lässt sich der um 105 mm längere Prius Plug-in Hybrid an zahlreichen eigenständigen Designelementen identifizieren, so beispielsweise an der dreidimensional ausgeformten Applikation am Kühlergrill oder an den schmalen LED-Scheinwerfern mit adaptiver Projektionstechnologie (AHS). Auch die Rückleuchten sind mit der Leuchtdioden-Technologie ausgestattet. In der Seitenansicht ziehen die zweifarbigen, rollwiderstandsoptimierten 15-Zoll-Leichtmetallräder die Blicke an. Darüber hinaus ist der neue Prius Plug-in Hybrid das erste Grossserienfahrzeug mit einer gewichtsreduzierenden Heckklappe aus einem mit Kohlenfasern verstärktem Kunststoff.

Im Innern glänzt der Technologieträger durch ein 8 Zoll grosses Infotainment-Display in Kombination mit einem 4,2 Zoll grossen TFT-Display. Für höchste Geräumigkeit ist der Fond mit zwei separaten, durch eine Mittelkonsole getrennten Einzelsitzen ausgestattet und sein Kofferraum schluckt 360 Liter problemlos.

Ausstattung für mehr Sicherheit

Toyota bietet den Prius Plug-in Hybrid in zwei verschiedenen Ausstattungsvarianten an (Premium / Solar). Neben einem grossen, mehrfarbigen Head-up-Display und der Einpark-Hilfe S-IPA (Simple Intelligent Parking Assist) sorgt das Sicherheitspaket Toyota Safety Sense für sorgloses Vorwärtskommen: Pre-Collision-System mit Fussgängererkennung und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die das Fahrzeug bei Bedarf selbstständig auch bis zum Stillstand abbremst, sind nur zwei Merkmale des umfassenden Angebots.

Preise ab Fr. 46 990.- inkl. 6 Jahre oder 60 000 km Gratisservice inklusive



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

SAG JA ZU TOYOTA HYBRID

JETZT MIT 0%-LEASING*



Emil Frey AG, Sonnenhof-Garage

Schaffhauserstrasse 50, 8502 Frauenfeld, 052 723 68 68, www.emil-frey.ch/frauenfeld

Garage Oertig AG, Affeltrangen, 071 917 16 77

Centralgarage Weinfelden AG, Weinfelden, 071 622 74 74

Garage Schlauri AG, Kreuzlingen 071 672 12 72

Garage Ch. Wüest GmbH, Amriswil, 071 411 20 40

* Yaris Hybrid Trend 1,5 HSD, 74 kW, Ø Verbr. 3,6 l/100 km, CO₂ 82 g/km, En.-Eff. A, Ø CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 19 g/km. Auris Hybrid Trend 1,8 HSD, 100 kW, Ø Verbr. 3,9 l/100 km, CO₂ 91 g/km, En.-Eff. A, Ø CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 21 g/km. RAV4 Hybrid Victory 4x4, 2,5 HSD, 145 kW, Ø Verbr. 5,1 l/100 km, CO₂ 118 g/km, En.-Eff. C, Ø CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 27 g/km. C-HR Hybrid Trend, FWD, 1,8 HSD, 90 kW, Ø Verbr. 3,9 l/100 km, CO₂ 87 g/km, En.-Eff. A, CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 21 g/km, Ø CO₂-Emissionen aller in der Schweiz immat. Fahrzeugmodelle: 133 g/km. Leasingkonditionen: Eff. Jahreszins 0,00%, Vollkaskoversicherung obligatorisch, Kautions vom Finanzierungsbetrag 5% (mind. CHF 1'000.-), Laufzeit 24 Monate und 10'000 km/Jahr. Eine Leasingvergabe wird nicht gewährt, falls sie zur Überschuldung führt. Die Verkaufsaktionen sind gültig für Vertragsabschlüsse vom 1. März 2018 bis 30. April 2018 oder bis auf Widerruf.

VW Nutzfahrzeuge kauft man bei Scania Schweiz AG.
Von Profis für Profis.



Es gibt viele Gründe, die für Scania Schweiz AG sprechen!

- Kurzfristige Terminvereinbarung für Service- und Reparaturarbeiten
- Ein Ansprechpartner für alle markenunabhängigen Werkstattarbeiten
- Spezialisiert für den Unterhalt von Aufbauten
- Hohe Werkstatt-Flexibilität durch 6-Tage Woche
- Kundenspezifische Fahrzeug-Lösungen
- Kompetente VW Nutzfahrzeug-Ansprechpartner
- Grosser Neu-, Vorführ- und Gebrauchtwagenpark
- Flexible Finanzierungen sowie Wartungs- und Reparaturlösungen



Nutzfahrzeuge



Scania Schweiz AG

Ikarusstrasse 6, 9015 St. Gallen-Winkeln
Tel. 071 313 90 00

vw-truck.ch



INDIVIDUELL FÜR IHR GESCHÄFT.

Scania Schweiz AG
Ikarusstrasse 6
9015 St. Gallen-Winkeln
Tel. 071 313 90 00

scania.ch

Mit Fairtiq-App zonen- und grenzfrei fahren

Ohne langes Tarifstudium



Die Ticket-App «Fairtiq» ermöglicht ein zonen- und grenzfreies Fahren im Tarifverbund Ostwind sowie im Fürstentum Liechtenstein (LIEmobil). Auf dem Mobiltelefon wird ein- beziehungsweise ausgecheckt. Den günstigsten Fahrpreis ermittelt das System.

Das System erkennt dank Standortermittlung des Mobiltelefons die gefahrene Strecke und verrechnet im Anschluss das passende Ticket auf das hinterlegte Zahlungsmittel. So hat man als Fahrgast immer das richtige Ticket dabei, und dies ohne umständliches Tarifstudium. Fairtiq rechnet sogar aus, ob Einzelfahrten oder eine Tageskarte billiger kommen, wenn man zum Beispiel an einem Tag mehrmals in der gleichen Zone fährt – man bezahlt also immer den günstigsten möglichen Preis.

Fairtiq belohnt Vielfahrer

Wer regelmässig den öV nutzt, aber kein Abo hat, für den bietet sich die Mehrfahrtenkarte als Alternative zum Einzelticket an. Doch diese hat erhebliche Nachteile: Zum einen ist sie unflexibel, zum anderen wenig bequem – wer hat nicht schon einmal vergessen, seine Mehrfahrtenkarte vor der Fahrt abzustempeln? «Fairtiq bonus» bietet eine automatische Belohnung für regelmässige Fahrgäste: Wenn man in einem Kalendermonat an mindestens fünf Tagen Fairtiq benützt, erhält man fünf Prozent der gesamten monatlichen Fahrkosten als Gutschrift zum Verbrauch im Folgemonat.

Um von Fairtiq bonus zu profitieren, muss man sich weder speziell registrieren noch fixe Gebühren bezahlen. Sobald man Fairtiq nutzt, erkennt das System von alleine, ob man die Bedingungen erfüllt. Die Gutschrift wird im nächsten Monat automatisch an die Fahrten angerechnet, ohne dass man etwas dafür tun müsste. Gelegenheitsnutzer erhalten dadurch einen fairen und praktischen Rabatt, ohne sich ein Abo leisten oder sich bezüglich Strecke einschränken zu müssen.

So funktioniert die Fairtiq-App:

- App herunterladen und installieren
- Einmalige Registrierung sowie Festlegung des Zahlungsmittels
- Definition der Ticketkategorie: 1. Klasse oder 2. Klasse; Normaltarif oder ermässigt (Halbtax bzw. unter 16 Jahren)
- Falls Sie ein gültiges Zonenabo besitzen: Hinterlegung des Zonenabos – Wahl des Verbunds, der gültigen Abozonen und Definition des Ablaufdatums
- Vor der Fahrt: Die App starten und mittels Wischbewegung des Buttons «Start» den Check-in durchführen
- Nach der Fahrt: Sobald man seine Reise beendet hat und aus dem Transportmittel ausgestiegen ist, den Check-out-Vorgang mittels Wischbewegung des Buttons «Stop» durchführen. Die App berechnet nun automatisch die gefahrene Strecke und die Fahrkosten.

«Dem Elektroauto gehört die Zukunft»

Veränderte Spielregeln

Elektroautos verkaufen sich in überschaubaren Stückzahlen. Doch das sei erst der Anfang, sagt Krispin Romang, stellvertretender Geschäftsführer von Swiss eMobility, im Interview. «Ab 2020 wird es Elektroautos in grosser Vielfalt und Stückzahl geben. Und die Nachfrage ist da.»

Elektrofahrzeuge erreichten 2017 in der Schweiz einen Marktanteil von 1,5 Prozent, vom meist verkauften Wagen, dem Tesla S, wurden 1129 Stück abgesetzt. Das sind, bei insgesamt 314 000 verkauften Autos, magere Zahlen. Woran liegt es?
Krispin Romang: Wenn wir vom Tesla sprechen: Das Model S lag auch 2017 weit vor dem ehemaligen Primus, der Mercedes-S-Klasse, und war erneut das klar meistverkaufte Auto im Luxussegment. Es verkauft sich so viel wie die Premiummodelle der drei grossen deutschen Anbieter zusammen. Bei den anderen Kategorien sind Autos mit



«Der BMW i3 und der Nissan Leaf haben sich bewährt und etabliert. Mit diesen Fahrzeugen sind Sie ohne Einschränkungen unterwegs.»

rein elektrischem Antrieb tatsächlich noch in den hinteren Regionen anzutreffen. Bedenken Sie aber, dass das Angebot an Elektroautos im Vergleich zu jenen mit konventionellen Antrieben noch überschaubar ist. Wenn Sie etwa nach einem rein elektrischen Kombi suchen, werden Sie heute noch nicht fündig. Insgesamt ist die Nachfrage heute grösser als das Angebot. Der BMWi3 und der Nissan Leaf haben sich bewährt und etabliert. Mit diesen Fahrzeugen sind Sie ohne jegliche Einschränkungen unterwegs. Man braucht kein Fan mehr zu sein, der Nachteile in Kauf nimmt. Elektroautos sind für jedermann. Die Marktentwicklung hängt nun aktuell eher davon ab, wie viele Autos auf dem Markt verfügbar sind.

Die Uni Hannover hat berechnet, dass 2022 10% und 2026 nahezu 100% Elektroautos verkauft werden. Ist das realistisch?

Es gibt unzählige Prognosen. Wann der Zeitpunkt gekommen ist, an dem mehr Elektroautos als Verbrenner verkauft werden, hängt von sehr vielen Faktoren ab und ist deshalb schwierig abzuschätzen. Dass dieser Mo-

ment kommt, steht nicht nur für mich ausser Frage. Die Zukunft des Autos ist elektrisch. Und die Hersteller stehen alle in den Startlöchern: Porsche hat 1400 Leute für seine Mission-E angestellt, Ford investiert weitere elf Milliarden US-Dollar in die Elektromobi-

«Hemmend wirkt sich aus, dass die meisten Händler heute noch keine grosse Lust haben, Elektroautos zu verkaufen.»

lilität, Volvo verkauft bereits ab 2019 keine Fahrzeuge mit reinen Verbrennungsmotoren mehr, BMW, VW, Mercedes, Subaru, Toyota, GM und viele andere kommen mit neuen, rein elektrischen Modellserien mit bis zu 30 Fahrzeugen auf den Markt. Diese Art von Ankündigungen reisst nicht mehr ab. Die Autoindustrie steht vor einem fundamentalen Wandel.

Was sind die treibenden Faktoren der Elektromobilität?

Die Zukunft. Es gibt ökologische, ökonomische, regulatorische und technische Gründe: Elektroautos brauchen rund 80 Prozent weniger Bauteile, sie benötigen weniger Wartung und laufen auch viel energieeffizienter als Diesel- oder Benzinmotoren. Ihr Energiever-

brauch liegt bei weniger als einem Drittel. Und sie verursachen im Betrieb keinerlei Emissionen. Sie schonen damit Ressourcen, Umwelt und den Geldbeutel. Auf der politischen Bühne haben immer mehr Akteure erkannt, dass der Verkehr der Zukunft nachhaltig nur elektrisch sein kann. Elektromobilität wird deshalb in vielen Ländern gefördert. Sogar in Deutschland beabsichtigt man nun, die Dieselsubventionierung einzustellen und dafür den Rückstand bei der Elektromobilität gegenüber China aufzuholen.

Dazu kommen Verschärfungen der CO₂-Emissionsbestimmungen.

Absolut. Die Europäische Union verlangt ab 2020 einen Flottendurchschnitt von 95 Gramm CO₂ pro Kilometer, die Schweiz wird zwei Jahre später nachziehen. Das kriegen Sie mit Hängen und Würgen vielleicht noch mit einem konventionell betriebenen Kleinwagen hin. Bei grösseren Autos, vor allem den beliebten SUVs und der Luxusklasse, ist das utopisch. Ab 2025 gibt es weitere Reduktionen, 2030 nochmals. Diese sind mit Verbrennern unmöglich zu erreichen. Dazu kommen Entwicklungen wie die Vernetzung, Digitalisierung und Automatisierung. Und



Der Tesla S war mit 1129 verkauften Stück das meistverkaufte Elektroauto 2017 in der Schweiz.

diese bringen neue Akteure auf den Markt. Auch bei denen wird kein einziger mehr auf den Verbrennungsmotor setzen.

Der Strom für all diese Autos muss aber zuerst auch einmal produziert werden. Ist das zu schaffen?

Die Elektroautos verändern die Spielregeln. Das ist klar. Als Erstes muss beachtet werden, dass wir vom reinen Energieimporteur zum Produzenten werden. Des Weiteren kommt hinzu, dass die Mobilität aufgrund der weit höheren Effizienz mit der Elektromobilität gegenüber den fossilen Treibstoffen massiv Energie gespart werden kann. Was die Schweiz betrifft, so sieht der Alpiq-Konzern keine Versorgungsprobleme bis zu einem Anteil von etwa 30 Prozent der Elektroautos auf unseren Strassen.

Und was hemmt die Entwicklung der Elektroautos?

Der Wechsel auf die für den Nutzer neue Technologie ist ein Kulturwandel. Die Elektromobilität ist mit Vorurteilen behaftet. Zudem werden nach wie vor Halb- und Unwahrheiten verbreitet. Hemmend wirkt sich sicher auch aus, dass die meisten Händler heute noch keine grosse Lust haben, Elektroautos zu verkaufen. Wer heute sein Geld mit Getriebe, Kupplung, Vergaser, Nockenwellen, Kolben und Auspuffanlagen verdient, den wird es morgen in dieser

«Die UBS hat berechnet, dass für Ladestationen bis 2025 weltweit noch 400 Milliarden US-Dollar verbaut werden.»

Form nicht mehr brauchen. Das ist, insbesondere zusammen mit der Digitalisierung, eine gewaltige Herausforderung für das Autogewerbe. Es muss sich praktisch neu erfinden. Dies alles ist aber nur eine Frage der Zeit.

Elektroautos wie der von uns getestete Opel Ampera-e er-

reichen beachtliche Reichweiten und lassen sich weitgehend wie ein Benziner oder Diesel nutzen. Nur bei den Ladestationen hapert es. Woran liegt's?

Die Dichte an öffentlichen Ladestationen ist sicher noch nicht ausreichend. Eine besondere Herausforderung stellt sich für uns durch die hiesigen Platzverhältnisse. Die Schweiz ist klein, verfügbare Flächen für Ladeinfrastrukturen sind ein rares Gut. Am wichtigsten wird sein, dass wir zuhause und am Arbeitsplatz laden können. Darauf müssen wir unseren Fokus richten. Es tut sich aber derzeit sehr viel: Das Ladenetz wächst täglich, es gibt immer mehr Anbieter auf dem Markt. Und da bietet sich auch eine riesen Chance für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Ich erinnere etwa an die ABB, den weltweit führenden Anbieter von Ladestationen. Das Marktpotenzial in Sachen Ladeinfrastrukturen ist riesig. Die UBS hat kürzlich berechnet, dass dafür bis 2025 weltweit

Anzeige

The advertisement features a scenic landscape of the Appenzellerland region in Switzerland, with rolling green hills, a forest, and snow-capped mountains under a warm, golden sky. In the foreground, a white smartphone is shown at an angle, displaying the 'Fensterplatz.ch' app interface. The app screen shows the same landscape and the text 'Fensterplatz.ch' and 'Traintour Appenzellerland'. A red graphic element, resembling a stylized 'F' or a window frame, is overlaid on the landscape. In the top right corner, there is a red box with the text 'Powered by ABB' and the ABB logo. At the bottom of the advertisement, there is a red banner with white text.

FENSTER PLATZ.CH

Traintour Appenzellerland

«Fensterplatz» zwischen Gais und Stoss.

Mit dem digitalen Reiseführer Postkartenaussichten geniessen und Geschichten erfahren: In die Appenzeller Bahnen einsteigen, Kopfhörer aufsetzen, Fensterplatz-App starten – und los geht's.

Powered by ABB



Zur Person

Krispin Romang ist verantwortlich für die Elektromobilität bei der Mobilitätsakademie des TCS und stellvertretender Geschäftsführer beim Verband Swiss eMobility. Er ist seit zehn Jahren beim TCS tätig und bringt Erfahrungen aus der Sicherheitstechnik, IT und Finanzbranche mit. Der 40-Jährige ist Betriebsökonom FH, zweifacher Familienvater und lebt in Köniz BE. Romang bewegt sich und seine Familie per Velo, Lastenrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln und natürlich dem Auto.

noch 360 bis 400 Milliarden US-Dollar verbaut werden.

Das bedingt dann aber Millionen von Ladestationen und ganz neue Stromnetzwerke.

Ja, dieses Thema müssen Politik und Gesellschaft gemeinsam angehen und entscheiden. Wir haben eine neue Energiepolitik beschlossen: Die Versorgung wird dezentral sein, erneuerbare Quellen spielen eine zentrale Rolle, und die Netze werden intelligenter. Das Elektroauto wird ein Teil vom ganzen System.

Elektroautos sind um einiges teurer als vergleichbare Modelle mit konventionellem Antrieb. Ist mit sinkenden Preisen zu rechnen?

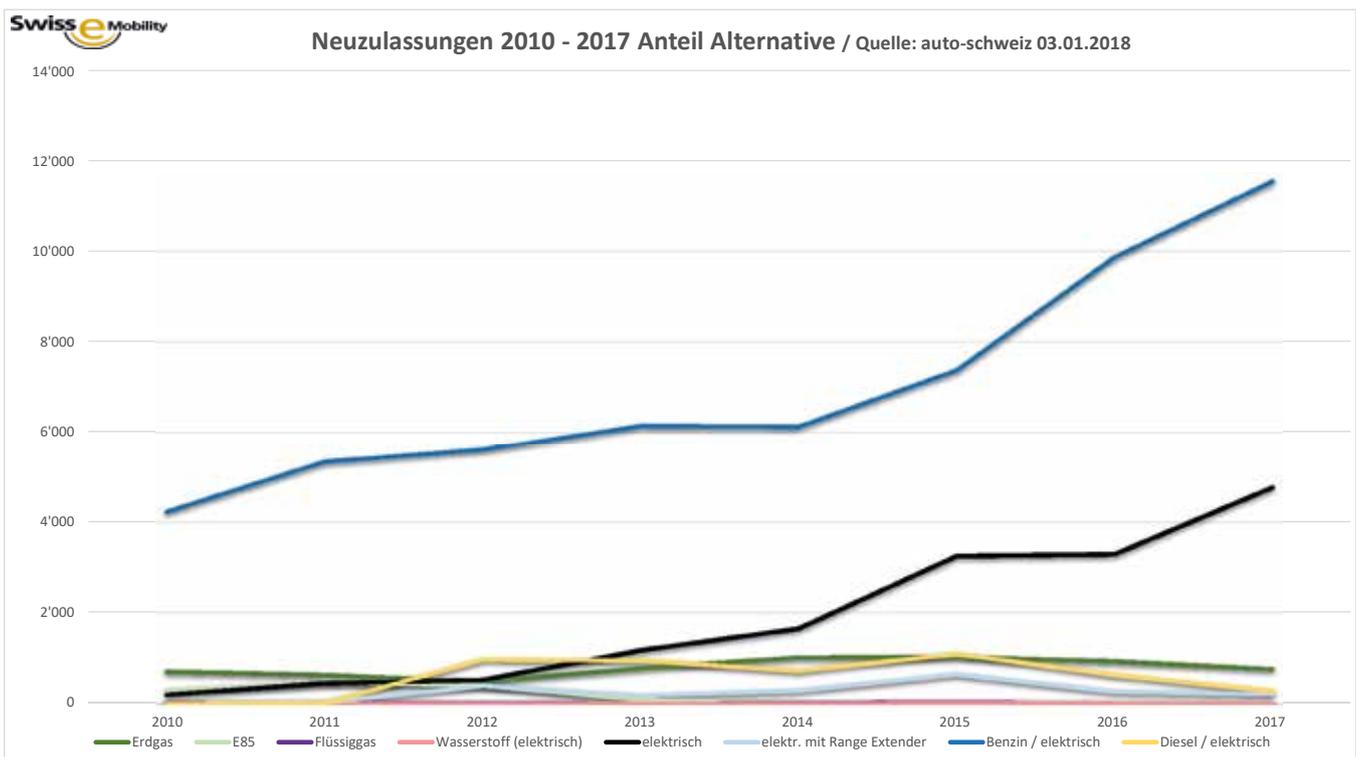
Ja, diese Entwicklung ist klar ersichtlich und wird sich akzentuiert fortsetzen. Die Preise von Lithium-Ionen-Akkus sind seit 2010 um über 80% gesunken. Und dies vor dem Eintritt in den Massenmarkt! Die Batterien sind bei den Elektroautos der mit grossem Abstand der grösste Kostenfaktor. In der Vollkostenrechnung sind Elektroautos schon heute günstiger. In naher Zukunft werden sie es bereits bei der Anschaffung sein. Dann wird der Hebel umgelegt und es wird sehr, sehr schnell gehen. Wer dann keine Produkte und Dienstleistungen für die Elektromobilität hat und diese nicht der Nachfrage entsprechend skalieren kann, ist weg vom Fenster.

Was raten Sie einem Interessenten für den Kauf eines Elektroautos?

Sich im Angebot ein rein elektrisches Modell auszusuchen. Und wer im gewünschten Segment keines findet, sollte überprüfen, was in naher Zukunft auf den Markt kommt. Wer ein zukunftsfähiges Auto mit einem möglichst hohen Wiederverkaufswert und ohne drohende Einschränkungen haben möchte, kauft ein Elektroauto.

Sind Sie selbst mit einem Elektroauto unterwegs?

Beruflich schon, privat habe ich hingegen noch einen Familienkombi mit Verbrennungsmotor. Dieser hat gut 100 000 Kilometer auf dem Tacho und wird es also noch eine Weile machen. Zudem bin ich multimodal unterwegs und brauche mein privates Auto selten. Mein nächster Wagen wird aber mit Sicherheit rein elektrisch angetrieben sein.



Sie wollten lieber teure Audioanlagen verbauen

Dieselskandal wegen **80 Euro**

Bei den Kartellabsprachen der deutschen Autohersteller wurde offenbar auch der Grundstein für den Dieselskandal gelegt. Um welche technischen Details ging es dabei? Die wichtigsten Fragen und Antworten im Überblick.

Was genau haben die Hersteller Problematisches vereinbart?

Wie aus einer Akte, die dem «Spiegel» vorliegt, hervorgeht, haben sich die deutschen Autohersteller in etlichen Arbeitskreisen zu allen möglichen Aspekten ihrer Produktion eng abgestimmt – auch über die Grösse der AdBlue-Tanks, die in ihren Fahrzeugen verbaut werden sollten. Damit hatten sie sich in eine technische Zwickmühle manövriert, die später zum Problem werden sollte.



Weil Harnstoff kein besonders attraktiver Name ist, wurde die reinigende Lösung «AdBlue» genannt.

Welche Funktion hat der AdBlue-Tank?

Modernere Dieselfahrzeuge vollziehen die Abgasreinigung mit sogenannten SCR-Systemen (Selective-Catalytic-Reduction-Systeme). Dabei wird in den Auspuff eine wässrige Harnstofflösung eingespritzt. Mithilfe des darin enthaltenen Ammoniaks werden dann im SCR-Katalysator die gefährlichen Stickoxide im Dieselabgas in ungefährliches Wasser und Stickstoff umgewandelt. Weil Harnstoff kein besonders attraktiver Name ist, wurde die reinigende Lösung «AdBlue» genannt, die in die sogenannten AdBlue-Tanks eingefüllt wird.

Warum sind kleine AdBlue-Tanks problematisch?

Wie stark die Stickoxide im Abgas reduziert werden, hängt direkt von der Menge der eingespritzten AdBlue-Lösung ab: Eine intensive Einspritzung ergibt eine gute Reinigung, wird zu wenig eingespritzt, nimmt der Stickoxidanteil im Abgas wieder zu. Um die aktuell geltende Schadstoffnorm Euro 6 zu erreichen und die Stickoxide auf 80 Milligramm pro Kilometer zu senken, müssen im Schnitt fünf Prozent des Treibstoffverbrauchs an AdBlue beigemischt werden, je nach Fahrweise kann es auch etwas mehr oder etwas weniger sein. Aus der Grösse des AdBlue-Tanks ergibt sich also automatisch die Reichweite, die das Auto mit sauberen Abgasen erreicht: Bei einem Realverbrauch von sieben Litern auf hundert Kilometer wäre ein Achtliter-AdBlue-Tank also nach rund 2300 Kilometern leer.

Das hiesse also, dass die Kunden bei rund jedem vierten regulären Tankvorgang auch den AdBlue-Tank hätten nachfüllen müssen?

Ja. Ein bislang eher unkomfortabler Vorgang: Langsam halten an Tankstellen auch AdBlue-Zapfsäulen Einzug, vor allem für LKW. Aber bis dato musste man die AdBlue-Lösung noch in Kanistern kaufen und umständlich einfüllen. Dies wollten die Hersteller ihren Kunden offenbar ersparen und wählten einen anderen Weg.

Die Lösung hiess also: Abgasreinigung abschalten?

Genau. Um den Harnstoffverbrauch zu senken und häufiges AdBlue-Nachtanken zu vermeiden, entschieden sich etliche Hersteller dazu, die Abgasreinigung im Realbetrieb



Bis dato musste man die AdBlue-Lösung noch in Kanistern kaufen.

deutlich einzuschränken. Die Fahrzeuge erfüllten bei den Labortests alle Anforderungen, lagen aber im Betrieb auf der Strasse deutlich über den gesetzlichen Grenzwerten. Die bei VW von den US-Behörden gefundene sogenannte Abschaltvorrichtung für die AdBlue-Einspritzung löste den Dieselskandal aus. Etliche andere Hersteller regelten ihre Abgasreinigung aber ebenfalls im Realbetrieb herunter und begründeten dies mit dem Motorschutz – ihre Systeme funktionierten nur in den sogenannten Thermo Fenstern, die manche Hersteller extrem eng definierten: So schalteten zum Beispiel manche Hersteller die Abgasreinigung schon bei Temperaturen von 20 Grad Celsius aus. Das Ergebnis: Im Strassenbetrieb stiessen die Fahrzeuge mit abgeschalteter AdBlue-Einspritzung bei Tests zehnmal mehr Stickoxid aus als erlaubt. Dies führte in einigen Städten zu so hohen Stickoxidbelastungen, dass dort nun Fahrverbote für Diesel drohen.



Kleine Tanks sind günstiger, etwa 80 Euro pro Auto.

Warum bauten die Hersteller nicht einfach grössere Tanks ein?

Es gab über diesen Punkt, wie aus den Akten hervorgeht, offenbar hitzige Diskussionen. Vor allem war es wichtig, Einheitlichkeit herzustellen. Wäre ein Hersteller ausgespart und hätte einen deutlich grösseren Tank verbaut, hätte das wohl Fragen bei den Abgasprüfbehörden aufgeworfen. Am Ende gingen, so steht es in den Akten, die Vertriebsleute in den herstellerübergreifenden Arbeitskreisen als Sieger aus den Debatten hervor. Den Platz, den man durch kleinere Tanks einspare, könne man für den Verbau teurer Stereoanlagen nutzen. Ausserdem seien kleine Tanks günstiger, etwa achtzig Euro pro Fahrzeug. Angesichts des nun seit über zwei Jahren über die ganze Branche hereinbrechenden Skandals und drohender Milliardenzahlungen eine Rechnung mit eklatantem Schönheitsfehler.

Schadenersatz einfordern?

Wenn Sie ein vom Abgasskandal betroffenes Fahrzeug besitzen, haben Sie wegen des Betrugs einen finanziellen Verlust erlitten: Sie wollten ein umweltfreundliches Auto kaufen und waren bereit, dafür einen höheren Preis zu bezahlen. Einen überhöhten, wie sich herausgestellt hat. Zudem hat Ihr Auto wegen des Abgasskandals nachweislich an Wert verloren.

Die Stiftung für Konsumentenschutz ist mit der niederländischen Stiftung Volkswagen Car Claim eine Partnerschaft eingegangen, um über sie gemeinsam mit anderen Konsumentenorganisationen aussergerichtlich eine pauschale Entschädigung zu erstreiten. Europaweit haben sich über 100 000 Betroffene angemeldet. VW lässt sich jedoch nicht auf Verhandlungen ein. Car Claim plant nun deshalb in Holland den Gang vor Gericht.

Auch das Ziel der Stiftung für Konsumentenschutz ist die pauschale Entschädigung der betroffenen Wagenbesitzer. Sie reichte im Dezember 2017 am Handelsgericht Zürich eine Schadenersatzklage für rund 6000 Geschädigte ein. www.konsumentenschutz.ch/abgasskandal

Jetzt macht **Thomann** den **Spagat** für die Kunden



Marcel Brotzer, Betriebsleiter Schmerikon: «Wir arbeiten dann, wenn es der Kunde braucht.»

Der Nutzfahrzeug-Dienstleister Thomann steigert seine Flexibilität erneut. Damit Kundenfahrzeuge schnellstmöglich wieder rollen, erhöht das Unternehmen seine Leistungsbereitschaft um bis zu 25 Stunden wöchentlich, dies mit der «Spagat-Zeit» nach dem Feierabend.

Kundenbedürfnisse beispielhaft flexibel zu erfüllen ist ein Erfolgsschlüssel von Thomann. «Der Kunde darf auf sicher darauf zählen, dass sein Fahrzeug dank raschen Wartungs- und Reparaturleistungen schnell wieder auf der Strasse ist», verdeutlicht CEO Luzi Thomann. Jetzt erfolgt mit dem neuen Angebot «Spagat-Zeit» ein weiterer Schritt in eine möglichst lückenlose Rundum-Betreuung der Kunden.

Nach Feierabend im Einsatz

Die fünf Thomann-Betriebe in Schmerikon, Chur (Industrie- und Oberalpstrasse), Frauenfeld und Arbon bieten bereits heute überdurchschnittlich lange Öffnungszeiten inklusive Samstags-Betrieb an den Vormittagen. Wer als Kunde ein dringendes Unterhalts- oder Reparaturanliegen hat, kann jetzt zusätzlich von der Innovation «Spagat-Zeit» profitieren. Um optimale Abläufe zu gewährleisten, wird lediglich die telefonische Fahrzeug-Anmeldung benötigt, und zwar bis 16 Uhr für Reparaturen bzw. am Vortag für Wartungen.



So hält Thomann die Ausfallzeiten von Kundenfahrzeugen minimal.

Die Spagat-Zeit beginnt um 18 Uhr und dauert so lange, wie es die Werkstattarbeiten erfordern, maximal bis 23 Uhr. Ist ein Fahrzeug bis spätestens 5 Uhr des Folgetages wieder einsatzbereit, so fällt ab 20 Uhr eine bescheidene Zusatzpauschale von 70 Franken an. «Für diesen minimalen Aufschlag ist das Fahrzeug einen ganzen Tag länger auf der Strasse», erläutert Luzi Thomann.



Nach der Spagat-Zeit greift im Bedarfsfall der Pikettdienst. «Wir arbeiten dann, wenn es der Kunde braucht», bringt Marcel Brotzer die Spagat-Idee auf den Punkt. Die Spagat-Zeit gilt von Montag bis Freitag, was pro Woche total max. 25 Mehrstunden an Leistungsbereitschaft bedeutet. Den Hol-Bringdienst der Kundenfahrzeuge erbringt Thomann auch während der Spagat-Zeit, wobei für LKW das Nachtfahrverbot ab 22 Uhr die Zeitgrenze bildet.

Auf dem Weg zum 24/365 Betrieb

«Die 24 Stunden-Verfügbarkeit ist ein gesellschaftlicher Trend, der auch auf die Nutzfahrzeugbranche einwirkt», sagt Luzi Thomann. Namentlich für Transportunternehmen wird es schwieriger, ganztägige Termine für die Fahrzeugwartung einzuplanen. «Deshalb haben wir die Spagat-Initiative ergriffen», so der Firmenchef. Mit dem Gesamtpaket «verlängerte Öffnungszeiten, Spagat-Zeit und Pickett» erreichen die Thomann-Betriebe minimale Ausfallzeiten der Kundenfahrzeuge.



Luzi Thomann, Geschäftsführer

Möglich dank 40 Arbeitszeitmodellen

Die verlängerte Einsatzbereitschaft in den Abendstunden löst Thomann über eine ausgeklügelte Arbeitszeitorganisation. Den Mitarbeitenden stehen nicht weniger als 40 Arbeitszeitmodelle zur Verfügung. Diese Flexibilität nach innen führt zu einem Doppelnutzen: Der Mitarbeitende kann Privates optimal mit dem Beruf abstimmen, und Thomann kann den Kunden längere Präsenzzeiten offerieren.

Neu – zwei Kundenwege im Reparaturbereich

«Der Service nach dem Kauf ist bei jeder Nutzfahrzeug-Beschaffung entscheidend», weiss Luzi Thomann. «Deshalb lancieren wir auch für Reparaturen ein neues, kundenfreundliches Angebot namens Zweiweg», so der CEO.



«Zweiweg» hält Wirtschaftlichkeit und Fahrzeug-Verfügbarkeit im Einklang.



Bedarfsgerecht oder sofort – der Kunde wählt den Reparaturtarif.

Für den Kunden sollen Wirtschaftlichkeit und Fahrzeugverfügbarkeit stets im gewünschten Verhältnis liegen. Er wählt aus den Zweiweg-Reparaturtarifen Premium und Budget:

- Beim Premium-Angebot erfolgen die Thomann-Dienstleistungen sofort, auch ohne Anmeldung während den regulären Öffnungszeiten und zudem während der Spagat-Zeit am Abend, dort mit der erforderlichen Anmeldung. Die Zielsetzung besteht darin, dass der Kunde mit einem Werkstattbesuch pro Jahr durchkommt.
- Beim Budget-Angebot gibt der Kunde der Werkstatt mehr Zeit, und zwar mehrere Tage zur freien Wahl von Thomann. Als Gegenleistung profitiert er von einem Rabatt für die bessere Planbarkeit der Arbeiten. Eine Budget-Reparatur muss angemeldet werden und klar als solche abgesprochen sein. Die Arbeiten werden während der or-

dentlichen Öffnungszeiten erledigt, wobei der Reparaturfokus auf dem Notwendigen liegt. Die Zeitwert-Reparatur wird hinsichtlich aller Vor- und Nachteile mit dem Kunden erörtert. Damit der Kunde das optimale Preis-/Leistungsverhältnis erreicht, kann auch der Einsatz von Occasions- oder Alternativteilen vereinbart werden.

Kunden profitieren mehrfach

Die After Sales-Innovationen von Thomann bringen dem Nutzfahrzeug-Betreiber eine verbesserte Auslastung seiner Fahrzeuge und zudem die situativ passende Reparaturmethode inkl. entsprechendem Tarif. «Das Ziel ist mehr Strassenzeit statt Werkstatt-Zeit», formuliert Marcel Brotzer. «Das schliesst mit ein, dass wir uns auch an Randzeiten und in Ruhezeiten der Chauffeure um die Fahrzeuge kümmern», ergänzt er.



Ihr Gas(t)geber für Wartung und Verkauf von Lastwagen, Omnibussen, Transportern

- | | |
|---|-------------------------------------|
| Schmerikon (Hauptsitz)
Telefon 055 286 21 90 | Frauenfeld
Telefon 052 723 20 20 |
| Chur Industriestrasse
Telefon 081 286 76 46 | Arbon
Telefon 071 446 77 11 |
| Chur Oberalpstasse
Telefon 081 258 43 33 | thomannag.com |



Lang, länger, am längsten

Echter Meilenstein

Mit dem auf dem Chevrolet Volt basierenden Ampera-e hat die neuerdings zum Renault-Konzern gehörende Marke Opel ein vor allem durch seine grosse Reichweite beeindruckendes Elektrofahrzeug am Markt. Es gibt wenig daran zu kritzeln. Nur mit der Lade-technologie ist man auf dem Holzweg.

Beeindruckend, der Anzug des Opel Ampera-e. Der Sportwagen verschwindet so schnell im Rückspiegel, wie er angerauscht ist. Der Schauplatz des Geschehens: der «Bürenstich», die stattliche Autobahnsteigung zwischen Niederbüren und Gossau, an dem schon viele Autos verhungert sind. Nicht das Schweizer Auto des Jahres 2018: Der Ampera-e zieht mit gewaltigem und, was viel wichtiger ist, konstantem Drehmoment los wie eine ganze Büffelherde. Das stünde auch einem leistungsstarken Motorrad gut an. Die allermeisten Benzin- und auch Dieselaautos müssen da klein beigeben. Doch so viel Leistung braucht auch viel Energie: Beim Ampera-e, der auf dem Display neben der Geschwindigkeit die gerade abgerufene Leistung in Kilowatt und die restliche Reichweite in Kilometern anzeigt, steigt die Leistung rasch auf hohe

400 für die Schweiz

Der grosse Verkaufsrenner wird der Opel Ampera-e hierzulande nicht werden. Dazu ist das Kontingent von vierhundert Fahrzeugen für den Schweizer Markt zu gering. Die Marke zielt mit dem E-Mobil vor allem auf Norwegen, wo die Preise von Elektroautos mit staatlichen Subventionen unter jene der mit Benzin oder Diesel betriebenen Konkurrenz gedrückt werden: 5000 Ampera-e hat Opel dort alleine 2017 verkauft.





Das Laden an einer normalen Steckdose dauert etwa einen Tag.

Opel spricht von 380 Kilometern Reichweite im Alltagsbetrieb.

zweistellige Kilowattwerte (die maximale Leistung liegt bei 150kW), während die Reichweite ebenso rasch abnimmt. Bei konstanten, mit dem Tempomaten geregelten 120km/h am Bürenstich liegt der Reichweitschwund bei einer Fahrstrecke von zwei Kilometern etwa beim Fünffachen, die gesamte, vorwiegend auf der Autobahn von Kloten nach St.Gallen zurückgelegte Strecke (85km) hat die Reichweite von 281 auf 171 km schrumpfen lassen.

Wie ein Spielauto

Der Opel Ampera-e fährt sich spielerisch leicht, mehr als Gaspedal, Bremse und Lenkrad braucht er nicht, ein Getriebe gibt es nicht (vom eingebauten Planetengetriebe, das den Motor stets im optimalen Drehzahlbereich hält, merkt man nichts), es gibt am kleinen Schaltknopf nur einen Rückwärtsgang, den Leerlauf und zwei Fahrmodi fürs Vorankommen: D, bei dem der Wagen linear beschleunigt und beim Loslassen des Gaspedals in etwa die Geschwindigkeit reduziert wie ein Dieselauto, während beim Modus L eine starke Motorbremse wirkt, die augenblicklich die Energierückgewinnung aktiviert. Man kann also selbst auf der Autobahn, wenn der Verkehr etwas ins Stocken gerät oder es bergab geht, die Batterie laden, auf der Landstrasse oder im Stadtverkehr sowieso. So soll sich die Reichweite an wärmeren Tagen auf weit über 400 Kilometer strecken lassen (die Werksangabe von 520 Kilometern basiert auf dem realen Verkehrsgeschehen fast diametral widersprechenden NEFZ-Normzyklus, die Herstellerfirma Opel spricht von 380 Kilometern im Alltagsbetrieb) und selbst im Winter deutlich über 300 Kilometer erlauben. Das ist nicht nur gegenüber der ersten Serie des Ampera-e, sondern auch gegenüber Kon-

kurrenzautos aus deutschen Ländern wie dem BMW i3 oder dem VW e-Golf ein echter Meilenstein. Das liegt primär an der im Fahrzeugboden eingebauten Batterie mit einer Kapazität von 60 Kilowattstunden. In einer ähnlichen Liga spielen nur noch die viel teureren Teslas und die jüngsten Ausgaben der ähnlich grossen Nissan Leaf und des Renault Zoe.

Überladen mit Features

Ansonsten ist der Opel Ampera-e, den es in den Vereinigten Staaten auch als baugleichen Chevrolet Volt gibt, zumindest in der getesteten «Excellence»-Ausführung (52.700 Franken) mit etwas gar viel elektronischem Schnickschnack ausgestattet, den eigentlich niemand braucht, der zu parkieren oder nach rückwärts zu blicken weiss. Auch beheizbare Rücksitze erscheinen verzichtbar.

Elektroautos laden nicht zum Schnellfahren ein, sondern zur Entschleunigung, was nicht zwingend Langsamkeit bedeuten muss.

Das Auto ist sehr geräumig, fünf Personen finden gut Platz, auch der Kofferraum schluckt selbst das grosse Reisegepäck. Renault, seit wenigen Monaten der neue Opel-Eigner, hat den Basispreis für den Opel Ampera-e um 5000 auf 46.900 Franken angehoben, wohl auch, um den Renault Zoe nicht zu konkurrenzieren. Der Ampera-e ist kein Billigangebot, doch der hohe Preis ist primär der hohen Batteriekapazität geschuldet, die wiederum ein beträchtliches Plus an Reichweite bringt.

Wer's sportlich will, ist auf dem Holzweg

Irgendwo im Universum der vielen Bedienelemente des Testwagens mit der maximalen Ausstattung findet sich auch einer mit der

Aufschrift Sport. Doch wer den Opel Ampera-e als Sportwagen sieht, sitzt trotz der enormen Beschleunigung im falschen Film. Dieses Auto auszuwringen erinnert an die Zeiten der Modellauto-Rennbahnen, als man allmählich einsehen musste, dass das Holz, aus dem die Sieger geschnitzt waren, nichts zu tun hatte mit einem dicken Bleifuss, sondern mit rhythmischem Gefühl für Beschleunigung und Entschleunigung – die Gefühllosen flogen stets als Erste von der Strecke. Und um dieses Gefühl geht es auch bei den heutigen Elektroautos. Sie laden nicht ein zum Schnellfahren, sondern zur Entschleunigung, was nicht zwingend Langsamkeit bedeuten muss. Und wer mit einem Auto wie dem Ampera-e entschleunigt, wird üppig mit Reichweite belohnt. Wer ihn mit einem Sportwagen verwechselt, wird sich rasch mit dem nach wie vor grossen Mangel an Ladestationen auseinandersetzen müssen. Man kommt einigermaßen damit zurecht, wenn man auf die gehobene Reichweite bei ökonomischem Fahrstil setzt, doch

auch dann gilt für Städte wie St.Gallen: gut, dass es nicht allzu viele Elektroautos gibt. Beim Opel Ampera-e kommt nachteilig hinzu, dass es für das gebotene Ladeformat nur Ladegeräte für die heimische Garage gibt, die rund zwölf Stunden brauchen, bis die Batterien voll geladen sind. Das Laden an der normalen Steckdose dauert locker einen Tag und sollte, sagt Opel, nicht der Normalfall sein. Wird die nur an Schnellladestationen abrufbare maximale Ladeleistung von 7,4 kW verwendet, sind nach Herstellerangaben nach einer Stunde rund 40 Kilometer Reichweite getankt. Für eine volle Batterieladung braucht es demnach auch gut zehn Stunden. Erst mit der noch kaum verbreiteten CCS-Technologie lassen sich rund 150 Kilometer in 30 Minuten tanken.

Genfer Modenschau mit neuen Modellen

Show ohne **Superstar**

Der Genfer Autosalon eröffnete auch 2018 wieder das Auto-Messe-Jahr mit vielen Neuheiten. Hier ein Überblick, welche neuen Modelle auf dem 88. Internationalen Automobilsalon Genf vom 8. bis 18. März standen.

Es gibt sie auf fast jeder Autoshow – jene neuen Fahrzeuge, über die alle Berichterstatter reden (bzw. schreiben) und die jeder

Besucher gesehen haben muss. Doch wer dieser Tage durch die Hallen des Genfer Automobilsalons flanierte, suchte diese Autos vergeblich. Denn Genf 2018 war, möchte man sagen, die Show ohne Superstar. Damit kein Irrtum entsteht: Der Salon in der Westschweiz war natürlich auch heuer eine Reise wert. Denn es ist die Mischung aus Neuheiten, die schon in ein paar Wochen auf die Strasse kommen, und Autos, auf die man – leider – noch ein Jahr (oder gar länger) warten muss, die den Charme ausmacht.

Fabia, Ceed, Auris und A-Klasse

Beginnen wir mit jenen Autos, die schon relativ rasch bei den Händlern stehen werden.

Volvo V60





Jaguar I-Pace



Skoda Fabia

Bei den Kleinwagen ist die erneuerte Version des Skoda Fabia erwähnenswert, im Kompaktwagenbereich werden der Kia Ceed (ja, den schreibt man neuerdings so), die Mercedes A-Klasse und der Toyota Auris neu in die Schauräume rollen.

Für die Fans von Businesslimousinen und -kombis stehen in Genf entweder ganz oder teilweise neu der Audi A6, der Kia Optima, der Mazda6 Sport Combi, die Mercedes C-Klasse, der Peugeot 508 und der Volvo V60. An sportlichen Neuheiten darf man den Mercedes AMG GT und den Cupra Ateca mit 300 PS nicht unerwähnt lassen. Und bei den SUVs und Crossovers wären BMW X4, Honda CR-V, Hyundai Santa Fe, das opulente Range Rover SV Coupé oder der SsangYong Musso zu nennen.

Doch was wäre ein Autosalon ohne den Ausblick auf Autos, die erst etwas später kommen werden? Favoriten im Bereich der Studien und Concept Cars sind der BMW Z4 und der Toyota Supra, die – was offiziell immer noch nicht bestätigt wurde – beide von Magna Steyr in Graz gebaut werden sollen. Wunderschön ist auch der Ausblick auf den neuen 8er-BMW.

Und was ist mit den Elektroautos?

An wirklichen Neuheiten, die schon bald anrollen, sind die E-Version des Hyundai Kona und der Jaguar I-Pace nennenswert. Doch dass der Grossangriff des VW-Konzerns bevorsteht (Ende 2019 geht es los), zeigen die

Studien VW I.D. Vizzion, Audi e-tron, Porsche Mission E Cross Turismo und Skoda Vision X. Wer noch «grüner» (also mit einem Brennstoffzellen-Fahrzeug) unterwegs sein will, kann sich demnächst den neuen Hyundai Nexo kaufen.

Auch in Genf war die Zukunft des Diesels eines der dominierenden Themen. Allerdings ist Toyota der einzige Hersteller, der (ausser in Geländewagen und leichten Nutzfahrzeugen) schon bald keine derartigen Autos mehr verkaufen will. Und je näher der EU-Austritt Grossbritanniens kommt, umso mehr wird über die Auswirkungen des Brexit diskutiert. Vor allem Land Rover, Jaguar, Honda und Nissan, die auf der Insel grosse Werke haben, hoffen auf vernünftige Lösungen.



8er-BMW

Vom Voralpen- zum Bernina Express

Geniessen Sie die schönsten Expressverbindungen der Schweiz mit der 2-Tages-Rundreise «Express^{hoch2}»



1. Tag:

Wohnort – St.Gallen – Lugano

Ihr Ausflug beginnt mit der individuellen Anreise in die Ostschweizer Metropole St.Gallen. Wir empfehlen Ihnen die Besichtigung des im UNESCO-Weltkulturerbe aufgenommenen Stiftsbezirks St.Gallen, dessen Herzstück, die Stiftsbibliothek, zu den ältesten und schönsten Bibliotheken der Welt zählt. Im 1. Klasswagen des Voralpen-Express mit Panoramafenstern fahren Sie bereits wenige Kilometer nach Verlassen des Bahnhofes über das Sitterviadukt, welches mit seinen 99 Metern als höchstes Eisenbahnviadukt der Schweiz gilt. Durch das hügelige und ursprüngliche Appenzellerland sowie das Hochmoor von Rothenthurm gelangen Sie nach Arth-Goldau. Dank dem 57 km langen neuen Gotthard-Basistunnel, dem längsten Eisenbahntunnel der Welt, sind Sie in kurzer Zeit bereits an den Gestaden des Luganer-sees.

2. Tag: Lugano – Tirano –

St. Moritz – Chur – Wohnort

Der zweite Tag beschert ein Wechselbad der klimatischen Gefühle. Von Lugano fahren Sie mit dem Extrabus dem mediterranen Comersee entlang ins italienische Veltlin. Auf dieser Strecke können Sie zahlreiche Rebberge bestaunen, bis Sie den Ausgangspunkt

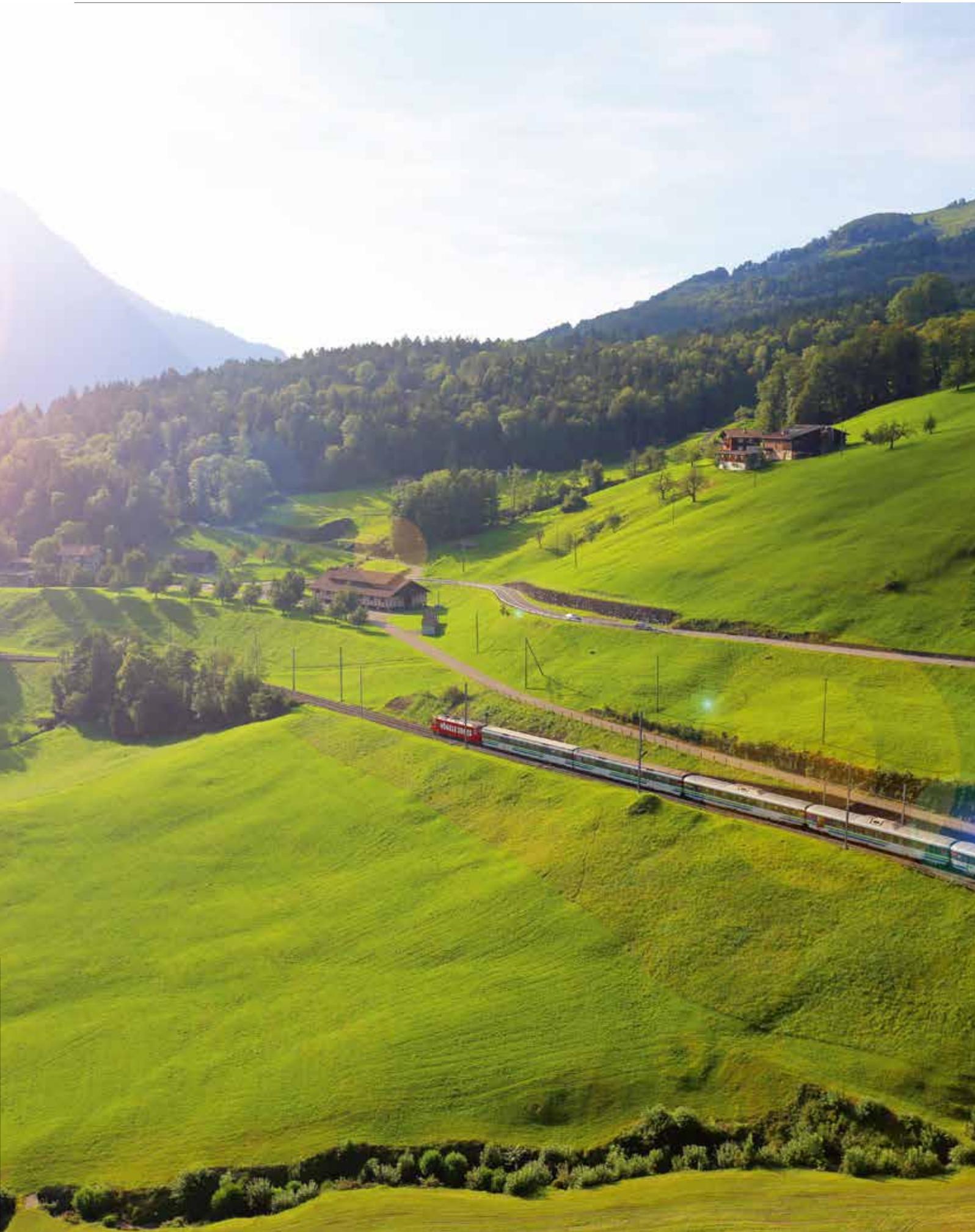
des Bernina Express in Tirano erreichen. Die bekannte Kehrschleife von Brusio ist der erste Höhepunkt auf diesem Abschnitt. Der Zug steigt in gemütlichem Tempo Meter um Meter in die Höhe. Egal, ob Sie links oder rechts im Zug sitzen, aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln bieten sich Ihnen herrliche Aussichten. Beim Ospizio Bernina auf 2253 m ü.M. erwartet Sie nicht nur der höchste Punkt der Reise, sondern auch ein ganz anderes Klima als noch wenige Stunden zuvor. Werfen Sie einen Blick auf den Piz Bernina (4049 m ü.M.), bevor es weiter nach St.Moritz geht. Bald durchqueren Sie das UNESCO-Welterbe «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula». Die Schönheit des Landschaftswasserviadukts lässt Ihren Atem stocken. Durch die wilde Schinschlucht gelangen Sie in die Bündner Hauptstadt Chur. Ab Chur, der ältesten Stadt der Schweiz, erfolgt die individuelle Heimreise vollgepackt mit schönen Ferienerinnerungen.

Nähere Angaben zum Angebot ab CHF 314.– (Basis Halbtax, 2. Klasse) erhalten Sie in den SOB-Bahnreisezentren, per Telefon 058 580 78 81 oder unter www.voralpen-express.ch/pauschalangebote. Das Angebot ist gültig vom 2. April bis 28. Oktober 2018.



Highlights der Reise:

- UNESCO-Weltkulturerbe Stiftsbezirk St.Gallen
- Fahrt im Voralpen-Express in der 1. Klasse
- Längster Eisenbahntunnel der Welt
- Kreisviadukt RhB von Brusio
- Alp Grüm auf der Fahrt im Bernina Express
- Kehrtunnel Albula-Strecke
- Landwasserviadukt



«Wir stehen vor unserer grössten Herausforderung»

Gesicht und Weitsicht

Das Autogewerbe wandelt sich in rasantem Tempo: Während der Verkauf heute fast nur noch übers Internet läuft, werden Autos zunehmend zu rollenden Computern. Dazu kommt der Elektromotor als Antrieb der Zukunft.

Rund 4000 Autogaragen finden sich in der Schweiz. Vier von fünf Betrieben zählen drei bis acht Angestellte. Diese Zahl sei nur leicht rückläufig, und wenn es zu Schliessungen komme, dann liege dies vor allem an Nachwuchsproblemen, die einen Garagisten zur Aufgabe zwingen, erläutert Markus Aegerter, Geschäftsleiter des Autogewerbeverbandes Schweiz (AGVS). «Wir stellen aber fest, dass grosse Garagengruppen Betriebe an für sie optimalen Standorten zukaufen und dass kleinere Garagen sich vermehrt, zum Teil zusätzlich zu ihrer Marke, einem sogenannten Werkstattkonzept anschliessen.»

Leichter Rückgang

In der Ostschweiz finden sich laut Angaben von Hanspeter von Rotz, Präsident der AGVS-Sektion St.Gallen, beider Appenzell und Fürstentum Liechtenstein, in seinem Einzugsgebiet 340 Garagen. In Graubünden seien es deren 194, in Glarus 31. Strukturell entspräche die Ostschweizer Garagenlandschaft weitgehend jener der Schweiz. In seiner Sektion stelle er aber einen leichten Rückgang der Garagenbetriebe fest, im Kanton St.Gallen schliessen jährlich um die zehn Betriebe ihre Tore für immer.

Von Rotz, der als gelernter Automechaniker seinen Traum, unabhängiger Unternehmer zu werden, vor 40 Jahren mit der Gründung der Autowelt von Rotz in Münchwilen verwirklichte, hat das Goldene Zeitalter der auf Otto- und Dieselmotoren basierenden Mobilität hautnah miterlebt. Den Autogaragen ging es gut, es gab eine treue Stammkundschaft, Autoservices und -reparaturen waren so wichtig wie der Verkauf, der nahe Kontakt zum Kunden machte die Garagenbesitzer stark und unabhängig von den Autoimporteuren. Diese schöne Welt gibt es nicht mehr. Heute betonen die grossen Konzerne ihre Corporate Identity, und sie machen ihren Vertragsgaragenbetrieben grosse Auflagen, vom stets verfügbaren Ersatzauto bis zur Ausstattung des Showrooms, die grosse Investitionen mit sich bringen.

Zudem, so von Rotz, sei der Margendruck enorm. «Den Garagen verbleiben im Schnitt gerade noch eineinhalb Prozent Umsatzrendite, während die Autokonzerne zweistellige Renditen über 15 Prozent erreichen.» Das mache vor allem den mittelgrossen Betrieben zu schaffen, die zu wenig Autos verkaufen, um die von den Autoherstellern verlangten grossen Investitionen refinanzieren zu können. Das begünstige die grossen Autogaragen, die genügend Umsatz generieren. Kleinere Betriebe, die sowieso keine direkte Markenvertretung hätten, seien weniger betroffen, zumal diese oft ihre Nähe zum Kunden bewahrten, die grosse Garagen, wo nicht mehr der Patron, sondern Angestellte das Gesicht nach aussen seien, nur noch mit Mühe bieten könnten.

Verkauf übers Internet

Doch auch der Autohandel habe sich radikal verändert. «Zu weit über 90 Prozent verkaufen wir unsere Autos heute übers Internet», sagt von Rotz. «Die Kunden stellen sich ihr



Hanspeter von Rotz, AGVS-Präsident Ostschweiz: «Im Kanton St.Gallen schliessen jährlich um die zehn Betriebe ihre Tore.»



Von Rotz verkauft seine Autos heute zu über 90 Prozent via Internet.

Wunschauto selber zusammen und schauen dann auf den Verkaufsplattformen, wo sie den Wagen am günstigsten kriegen. Dann stehen sie vor unserer Tür und wissen schon genau, was sie haben wollen. Die Probefahrt ist natürlich gewünscht, das Verkaufsgespräch selbst dreht sich vor allem noch um den Preis». Und weil diese Kundschaft nur noch selten aus der engeren Region stamme, bleibe der Verkauf in der Regel auch der letzte Kundenkontakt. «Damit müssen wir leben.» Was braucht es denn im heutigen Umfeld, um als Autogaragist sein Auskommen zu finden? «Einen grossen persönlichen Einsatz», antwortet Hanspeter von Rotz, «der Autogaragist von heute ist täglich in seinem Betrieb, auch am Wochenende.» Das sei auf lange Sicht unabdingbar, wenn man im Geschäft bleiben wolle. «Der Betrieb braucht ein Gesicht, das die Kundschaft kennt. Und der Garagist braucht dazu die Weitsicht, um Trends frühzeitig zu erkennen und darauf reagieren zu können.»

Der Betrieb von Hanspeter von Rotz vertritt heute fünf verschiedene Marken, importiert aber 13 weitere direkt aus dem Ausland und bietet für alle Marken sämtliche Serviceleistungen. Diese Diversifizierung verringere die Abhängigkeit von einzelnen Importeuren beträchtlich. Diese Unabhängigkeit sei das Gebot der Stunde, um sich den nötigen Spielraum in der Preisgestaltung zu erhalten. Die Realität sehe für viele Betriebe indes anders aus. «Die Importeure bestimmen, die Autogaragisten haben kaum mehr Spielraum.»

Revolutionäre Umwälzungen

Für AGVS-Geschäftsleiter Markus Aegerter stehen die Garagisten heute wegen der zunehmenden Digitalisierung vor der wohl grössten Herausforderung ihrer Geschichte. «Die Trends Vernetzung, autonomes Fahren, Carsharing und alternative Antriebe werden die Welt der individuellen Mobilität und damit auch diejenige der Garagen in den nächsten Jahren massiv verändern.» Garagisten, die diesen technologischen und ideologischen Wandel erkennen und sich neu als Mobilitätsdienstleister positionieren, hätten gute Chancen, auch künftig erster Ansprechpartner bei Mobilitätsfragen zu sein. Und die anderen? Hanspeter von Rotz sieht in einer Autogaragenwelt, in der möglicherweise kein Stein mehr auf dem anderen bleiben wird,

«Den Garagen verbleiben im Schnitt eineinhalb Prozent Umsatzrendite, während die Autokonzerne zweistellige Renditen erreichen.»

Chancen und Risiken. «Ich bin mir aber nicht sicher, ob die Mehrheit der Garagisten sich dieses Wandels tatsächlich bewusst ist. Wer hier nicht mitziehen kann, dürfte es in Zukunft sehr schwer haben.»

Zu diesen Chancen zählen durchaus auch technische Dienstleistungen. Markus Peter, Leiter Technik und Umwelt beim AGVS, sagt: «Tatsächlich werden die Autos komplexer und bieten mehr Möglichkeiten der Interaktion, Kommunikation und Vernetzung. Bezüglich Pannenanfälligkeit würde ich nicht von

einer generellen Senkung sprechen, sondern eher von einer Verlagerung weg von vorwiegend mechanischen Problemen hin zu streikenden Elektronikkomponenten oder Fehlern in der Software.» Spannend in diesem Zusammenhang sei die tendenziell steigende Anzahl Rückrufe: Aufgrund der Gleichteilestrategie, oft sogar über mehrere Hersteller, sind bei einem Rückruf oft sehr viele Fahrzeuge gleichzeitig betroffen, wie beispielsweise bei den Fällen fehlerhafter Airbags.

Beruf mit Qualität

Im Zusammenhang mit den in modernen Fahrzeugen integrierten Systemen zur Eigenüberwachung der Funktionsfähigkeit gilt es hervorzuheben, dass solche Systeme jeweils nur einen Teil aller Bauteile und Funktionen überwachen und als Ergänzung zu einer fachgerechten Diagnose durch entsprechend ausgebildetes und ausgerüstetes Personal verstanden werden sollten.

Verändern wird sich damit auch das Berufsbild: Der Automechaniker ist schon heute Geschichte, an ihre Stelle treten heute Automobil-Mechatroniker, die über ein breites berufliches Grundwissen verfügen müssen, um zu bestehen. Die Lehrstellen seien sehr gefragt, sagt Hanspeter von Rotz, «wir haben aktuell eher Probleme, junge Leute mit ausreichenden Qualifikationen zu finden». Nicht ganz einfach sei es auch, die Lehrlinge nach der Ausbildung im Betrieb zu halten. «Sie haben das berufliche Rüstzeug, um sich weiterzubilden und Karriere zu machen.»

erhältlich ab
18490.^{CHF}.-



Für jeden Profi das richtige Werkzeug: Fiat Talento.

Fiat Professional bietet für jede Transportaufgabe das geeignete Arbeitsgerät: zum Beispiel den neuen Fiat Talento, der mit Agilität und reichlich Ladekapazität allen Ihren Anforderungen entspricht.

Mehr Informationen über alle Fiat Nutzfahrzeuge finden Sie auf unserer Website.

fiatprofessional.ch



PROFESSIONAL

EIN PROFI WIE SIE

Talento 296.10A.0. Das abgebildete Fahrzeug kann vom tatsächlichen Angebot abweichen. Angaben exkl. MwSt. Aktion gültig bis auf Widerruf.

Liga[®]
offizielle Verkaufs- und Servicestelle

LIGA
Toggenburgerstr. 146
9501 Wil
071 929 31 31

LIGA
Fürstenlandstr. 102
9014 St. Gallen
071 274 55 33

www.liga.ch

LARAG[®]
MORE THAN TRUCKS
offizielle Servicestelle

LARAG AG St. Gallen
Nutzfahrzeuge
Lerchenttalstr. 6
9016 St. Gallen
071 282 90 50

www.larag.com



Code shazamen und
den BMW X2 erleben.



Freude am Fahren

BE THE ONE WHO DARES.



DER ERSTE BMW X2.

JETZT PROBE FAHREN BEI IHREM BMW PARTNER.

Sepp Fässler AG

9050 Appenzell

www.faessler-garage.ch

Sepp Fässler (Wil) AG

9500 Wil

www.faessler-garage.ch

Christian Jakob AG

9016 St. Gallen

www.christianjakob.ch

Christian Jakob AG

9443 Widnau

www.christianjakob.ch