Zeitschrift: Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen

Band: - (1982)

Artikel: Der öffentliche Verkehr in St. Gallen

Autor: Christen, Heinz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-948506

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

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

Der öffentliche Verkehr in St. Gallen

Verkehrspolitik als städtische Aufgabe

Der Verkehr in einer Stadt wird gelegentlich mit dem Blutkreislauf verglichen. Ist dieser gestört, so fühlt sich der Mensch krank und leistungsschwach. Ähnlich dem menschlichen Körper besteht auch für die Stadt die Gefahr eines Kollapses, wenn die Erschliessungsfunktion des Verkehrs nicht mehr gewährleistet ist; Entwicklung und Prosperität werden in Frage gestellt. Damit ist auch gesagt, dass der Verkehr, also die Mobilität jedes einzelnen von uns, sei es aus eigener Kraft, zu Fuss oder mit dem Fahrrad, sei es mit Hilfe eines andern Verkehrsmittels, nichts Negatives oder gar Verwerfliches an sich hat. Die Massnahmen zur Sicherstellung dieser Mobilität für Menschen und Güter gehören vielmehr zu den elementarsten öffentlichen Aufgaben. Diese Aufgabe ist auch in unserer Stadt seit jeher wahrgenommen worden. Sie war allerdings früher wesentlich einfacher zu lösen, weil die Verkehrsbedürfnisse bedeutend kleiner waren. Das vielleicht etwas vereinfachte Bild vergangener Zeiten ist bekannt: Man wohnte im Obergeschoss, arbeitete im ersten Stock, verkaufte im Erdgeschoss, und das Lager schliesslich befand sich im Keller. Mit der örtlichen Trennung unserer Tätigkeiten, namentlich mit dem Zwang, den Arbeitsplatz weitab der Wohnung aufsuchen zu müssen, sind stets wachsende Verkehrsströme entstanden. Die Gelehrten streiten sich, ob unsere modernen Transportmittel, vorab das Auto, das Flächenwachstum der Städte verursacht hätten, womit der dadurch ermöglichte Zug ins Grüne für die grossen täglichen Pendlerströme verantwortlich wäre, oder ob am Anfang die Verdrängung von Wohnraum in den Zentren gestanden sei, welche zu gesteigerten Tansportbedürfnissen geführt und somit die Verbreitung der modernen Transportmittel erzwungen

habe. Unbestritten ist, dass zwischen Stadtstruktur und Mobilität ein Zusammenhang besteht: Mit zunehmender Mobilität geht eine abnehmende Wohndichte in den Stadtzentren und damit eine zunehmende Zersiedelung der Landschaft einher. Im Transportplan einer benachbarten Region wird deshalb gefolgert, dass es sinnlos sei, Verkehrssanierungen durchzuführen, wenn es nicht gleichzeitig gelinge, die Stadtstruktur mindestens zu erhalten. Dem gleichen Ziel dient die im Leitbild der Stadt St. Gallen postulierte Förderung des zentrumnahen Wohnens.

Diese wenigen Hinweise belegen den engen Zusammenhang zwischen Verkehrspolitik und Stadtentwicklung. Es erstaunt deshalb kaum, dass Verkehrsfragen zu den heissen Eisen der städtischen Politik gehören. Mannigfache private und öffentliche Interessen stossen hier aufeinander. Dabei spielt nicht nur der Grad der erwünschten Mobilität eine Rolle, sondern vor allem auch die Frage, welche Verkehrsmittel die verschiedenen Transportbedürfnisse befriedigen sollen. In diesem Zusammenhang mag es von Interesse sein, der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Stadt nachzugehen.

Die Leistungen von Bus und Bahn

Stadt und Region sind durch eine beeindruckende Zahl öffentlicher Verkehrsträger miteinander verbunden. Neben den überregionalen Verkehrsunternehmen Schweizerische Bundesbahnen (SBB) und Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) führen zwei appenzellische Bahnen, nämlich die St. Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn (SGA) und die Trogener Bahn (TB), mitten ins Stadtzentrum. Ergänzt werden diese Bahnen durch sechs Reisepostlinien und zwei private Buslinien. Hauptträger des öffentlichen Personennahverkehrs innerhalb der Stadt sind die Verkehrsbetriebe (VBSG) mit drei Trolley- und vier Autobuslinien. Die Bedeutung dieser öffentlichen Verkehrsträger veranschaulichen die dem Geschäftsbericht des Stadtrates über das Jahr 1978 entnommenen Transportleistungen:

SBB	rund	8 000 000	beförderte Personen von und nach St. Gallen pro Jahr
BT	rund	3 000 000	beförderte Personen von und nach St. Gallen pro Jahr
TB	rund	850 000	beförderte Personen von und nach St. Gallen pro Jahr
SGA	rund	750 000	beförderte Personen von und nach St. Gallen pro Jahr
PTT	rund	2 000 000	beförderte Personen von und nach St. Gallen pro Jahr
VBSG	rund	20 000 000	beförderte Personen innnerstädtisch pro Jahr

Der Verkehrskreislauf in der Stadt St. Gallen müsste von einem Tag auf den andern zusammenbrechen, wenn die 35 000 000 Personenfahrten, also über 100 000 Fahrten pro Werktag, ebenfalls mit dem individuellen Verkehrsmittel ausgeführt würden. Diese Behauptung wird durch einen Blick auf die besondere Lage unserer Stadt als Folge der topographischen Gegebenheiten erhärtet. Die Längenausdehnung der Bandstadt St. Gallen von 10 Kilometern bei einer geringen Breite im Talboden führt in der Ost-West-Richtung zu ausgesprochen stark belasteten Verkehrsträgern. St. Gallen ist denn auch bezüglich der Verkehrsströme schon mit einer Sanduhr verglichen worden. An der engsten Stelle bündelt die Altstadt den Verkehr auf einzelne Stränge, die sich westlich wie östlich wieder breit auffächern. Ist von Verkehrsproblemen die Rede, meint man in der Regel die immissionsträchtigen Belastungen der Strassen in der West-Ost-Achse oder die Frage der Verkehrsführung und -lenkung im Innenstadtbereich.

Die Verkehrsnöte an diesen neuralgischen Stellen lindern heisst somit, einen möglichst grossen Anteil des Verkehrsvolumens auf die öffentlichen Verkehrsträger lenken. Nun wird dem öffentlichen Verkehr allerdings oft angelastet, er sei wenig dynamisch. Dieser Eindruck entsteht namentlich, weil der Linienverkehr seine Leistungen unbekümmert um die künftige Nachfrage von vornherein in Fahrplänen festlegen muss. Ein Autohalter braucht sich keine Gedanken zu machen, was er z.B. in acht Monaten um 16.23 Uhr macht, weil die Transportleistung des Autos erst dann und nur dann produziert wird, wenn die spezifische Nachfrage tatsächlich vorliegt, dies ganz im Gegensatz zum Linienverkehr, dessen gesamtes Leistungsangebot vorprogrammiert werden muss und damit eben nicht bedarfsgesteuert werden kann. Das Produktionsprogramm, wie es durch den Fahrplan vorgegeben wird, muss zudem auf

eine zeitlich und örtlich modifizierte Durchschnittsnachfrage der Gesamtheit potentieller Fahrgäste ausgerichtet werden. Diese Bindungen sind dem öffentlichen Verkehr wesensgemäss, weshalb es nicht gerechtfertigt wäre, daraus auf mangelnde Initiative oder Innovationsfreude der öffentlichen Verkehrsunternehmen zu schliessen. Hingegen ist es richtig, dass das öffentliche Verkehrsmittel zahlreichen ausgewiesenen Transportbedürfnissen seiner Natur nach nicht gerecht werden kann. Hier hat der individuelle Verkehr wichtige Funktionen zu erfüllen. Gerade diese unentbehrlichen individuellen Transporte profitieren aber von der Entlastung der Strassen dank dem öffentlichen Verkehr. Angestrebt wird somit eine im wahrsten Sinne des Wortes optimale Verkehrsteilung.

Diese optimale Verkehrsteilung ist in unserer Stadt, wo die Förderung des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren nicht blosses Lippenbekenntnis geblieben ist, bereits in beträchtlichem Ausmass erreicht. Beeindruckend sind nämlich die Verkehrsleistungen der öffentlichen Verkehrsträger nicht nur in absoluten Zahlen, sondern auch im Vergleich zu den Fahrten mit individuellen Verkehrsmitteln. Dies zeigen die Ergebnisse einer Verkehrserhebung aus dem Jahre 1977. Danach fuhren damals z.B. morgens zwischen 7.00 und 8.00 Uhr 5740 Personen mit Bahn und Bus aus den Aussenquartieren und aus der Region in die Innenstadt. Ein individuelles Verkehrsmittel benutzten in der nämlichen Zeit für die gleichen Fahrtbeziehungen 1940 Personen.

Die Zahlen der Verkehrserhebung werden durch die Ergebnisse der eidgenössischen Volkszählung 1970, in welcher auch die Frage nach dem hauptsächlich benutzten Verkehrsmittel gestellt wurde, bestätigt. Von allen innerstädtischen Benützern eines Verkehrsmittels bevorzugen 53% den Bus, bei den Pendlern aus der Region kommen sogar 58% mit Bahn und Bus in die Stadt. Die Ergebnisse der Volkszählung 1980 liegen leider noch nicht vor, doch dürften sich die Relationen in den letzten zehn Jahren eher zugunsten des öffentlichen Verkehrs verschoben haben. Die VBSG jedenfalls weisen in den letzten Jahren erkleckliche Mehrfrequenzen auf; im Jahre 1980 transportierten sie bereits 21,6 Mio. Fahrgäste.

Neben den VBSG bewältigen auch die Bahnen einen beachtlichen Anteil des innerstädtischen Verkehrs. Bei den SBB ist vor allem der Verkehr zwischen den beiden Bahnhöfen Winkeln und Bruggen und dem Hauptbahnhof von Bedeutung, wogegen leider der Bahnhof St.Fiden zusehends mehr ein Dornröschendasein fristet und neuerdings von den Anlagen des Privatverkehrs nicht erschlossen, sondern verschlossen wird. Die Bodensee-Toggenburg-Bahn befördert pro Jahr gegen eine halbe Million Passagiere auf der Strecke Bahnhof Haggen–Hauptbahnhof. Über 200000 Personen befördert die Trogener Bahn zwischen der Innenstadt und dem Quartier Notkersegg. Nicht vergessen werden soll schliesslich die Mühleggbahn; der Schräglift transportierte 1980 404000 Personen von und nach St.Georgen.

Diese Transportleistungen der Bahnen sind keine Konkurrenz des kommunalen Verkehrsbetriebes. Die verschiedenen Unternehmen pflegen vielmehr eine intensive Zusammenarbeit, um die öffentlichen Verkehrsträger auf Stadtgebiet möglichst als Einheit in Erscheinung treten zu lassen.

Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für unsere Stadt hat auch im Leitbild ihren Niederschlag gefunden, und zwar mit folgender Feststellung: «Für den Personennahverkehr ist das öffentliche Transportmittel auch in St.Gallen unentbehrlich. Ohne das öffentliche Nahverkehrsmittel könnte die Mobilität auf einem für die Stadtsubstanz tragbaren Hauptverkehrsstrassennetz nicht gewährleistet werden. Es muss daher als Bestandteil der Infrastruktur unserer Stadt betrachtet werden.»

Die finanzielle Seite

Das vielseitige Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln hat seinen Preis. Die nun auch im Leitbild verankerte Anerkennung der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs hatte bereits 1977 in einem neuen Finanzierungskonzept für die Verkehrsbetriebe ihren Niederschlag gefunden. Die Finanzgrundsätze bestechen durch die klare Umschreibung der Beiträge des Allgemeinen Haushaltes an das Verkehrsunternehmen und machen so die früheren wenig fruchtbaren Diskussionen über die

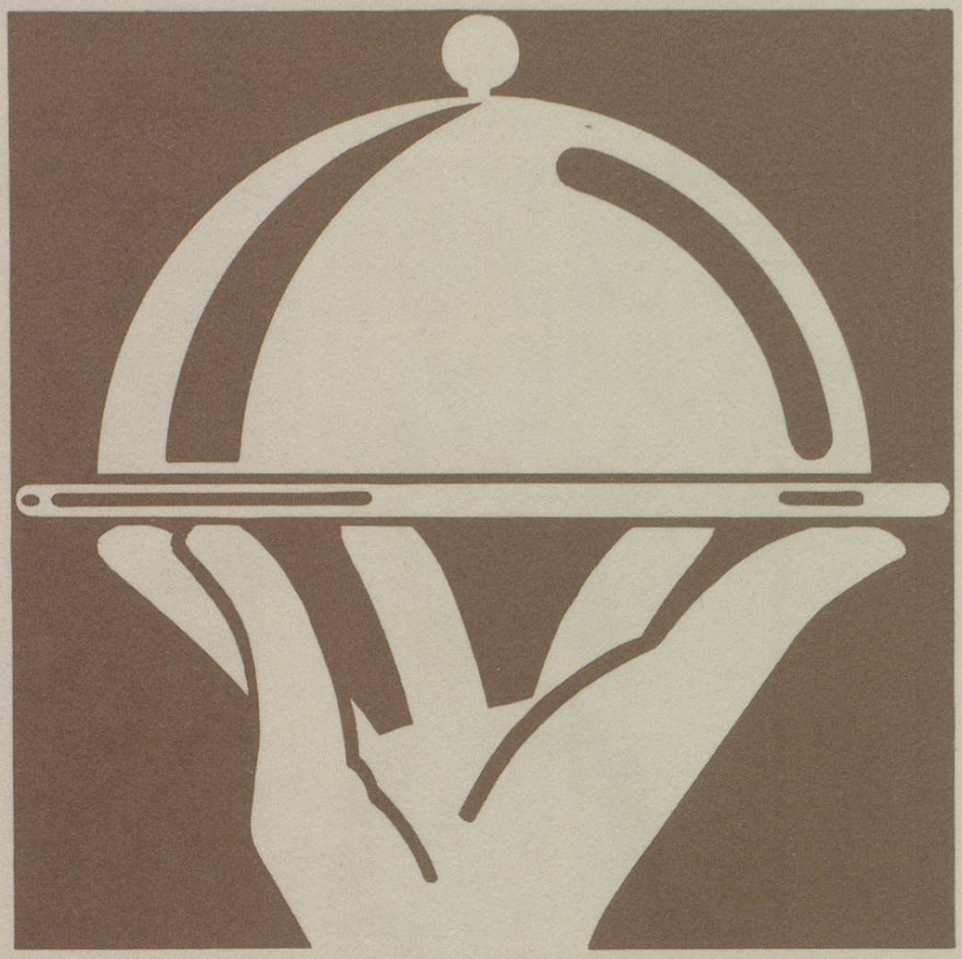
Höhe der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen überflüssig. Das Konzept geht davon aus, dass sowohl die Busbenützer als auch die an einem stadtgerechten Verkehrsmittel interessierte Öffentlichkeit zur Kostendeckung beizutragen haben. Als Konsequenz der Anerkennung der Verkehrsbetriebe als Bestandteil der städtischen Infrastruktur werden die Aufwendungen für die Bereitstellung der Anlagen und Fahrzeuge, also die Investitionskosten, aus Steuermitteln gedeckt. Dagegen müssen die eigentlichen Betriebskosten über die Fahrpreise von den Benützern bezahlt werden. Soweit allerdings die Tarife für einzelne Benützerkategorien reduziert werden, sind die Verkehrsbetriebe für die daraus entstehenden Ausfälle vom Allgemeinen Haushalt zu entschädigen. Derartige Reduktionen erfolgen in erster Linie aus sozialpolitischen Erwägungen. Verbilligt werden aber auch die Pendlerabonnemente, diese allerdings aus verkehrspolitischen Überlegungen, nämlich um möglichst viele Arbeitspendler, welche das Verkehrsnetz kurzzeitig besonders belasten, auf das öffentliche Verkehrsmittel zu lenken. Diese positive Förderungsmassnahme ergänzt die im Interesse des Besucher- und Einkaufsverkehrs notwendige restriktive Parkraumpolitik in der Innenstadt.

Insgesamt leistete der Allgemeine Haushalt, gestützt auf das dargelegte Finanzkonzept, im Jahre 1980 4,383 Mio. Franken an die Aufwendungen der Verkehrsbetriebe, wogegen die Benützergebühren 9,573 Mio. Franken ausmachten.

Weniger bekannt als die Leistungen des Allgemeinen Haushaltes an die Verkehrsbetriebe sind die weiteren finanziellen Belastungen der Stadt durch den öffentlichen Verkehr. Die beiden eidgenössischen Transportunternehmen, SBB und Reisepost, erbringen zwar ihre Dienstleistungen ohne städtische Beiträge. Hingegen verpflichtet uns die kantonale Eisenbahngesetzgebung bei den sogenannten Privatbahnen zu Investitionsbeiträgen und zur Übernahme eines Anteils am Betriebsdefizit. Die BT, die SGA und die TB haben in den letzten Jahren grössere Investitionsprogramme beschlossen. Zum Teil sind diese bereits ausgeführt, zum Teil steht ihre Verwirklichung unmittelbar bevor. Der Ausbau der festen Anlagen und die Erneuerung des Rollmaterials haben mit den dadurch er-

ERSPARNISANSTALT
DER STADT ST. GALLEN

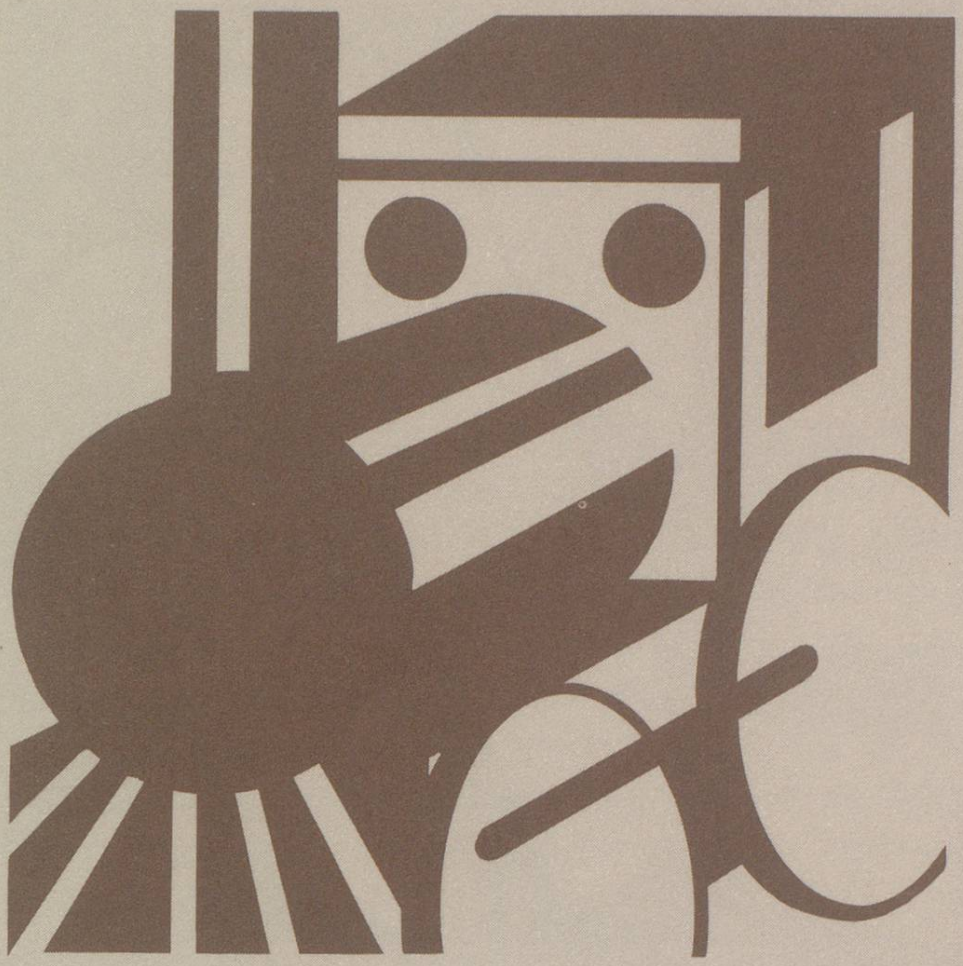
am Schibenertor
Oberer Graben 6, 9000 St. Gallen
Telefon 071/23 18 12



Das Stadthotel mit dem absoluten Service
Stadtrestaurant mit Holzkohlengrill, Brasserie
Haldengut, Hotel-Bar sowie Bankett-Räume

HOTEL WALHALLA

Poststrasse 27, 9001 St. Gallen, Telefon 22 29 22
Telex 77 160



Eine Fundgrube für alle,
die bäuerliches Handwerk, städtisches Kunstgewerbe
und schöne Handwebereien lieben

HEIMATWERK ST. GALLEN

So heisst das sorgfältig restaurierte Bürgerhaus
in den Hinterlauben 10,
in dem einst Vadian wohnte und das nun
Sitz des St. Galler Heimatwerkes ist

Kaffee muss nicht nur sorgfältig geröstet werden,
auch das Mahlen hilft mit,
die Qualität des Kaffees zu heben!

BAUMGARTNER & Co. AG

St. Gallen
Multergasse 6, Telefon 23 10 35 und
Bruggwaldstrasse 3, Telefon 24 37 46

möglichten betrieblichen Massnahmen (Taktfahrplan) die Attraktivität der Bahnunternehmen wesentlich erhöht. Als Beispiel sei auf die TB verwiesen, die ihre Frequenzen seit 1975 um stolze 30% steigern konnte.

Die von der Stadt an diese Erneuerungen zu erbringenden Investitionsanteile stellen für den Finanzhaushalt aber eine erhebliche Belastung dar. Diese belief sich in den Jahren 1974 bis 1980 auf 6,7 Mio. Franken.

Weniger ins Gewicht fallen zurzeit noch die Defizitbeiträge. Sie erreichten 1980 die Höhe von 113 500 Franken. Es ist allerdings zu befürchten, dass diese Belastungen trotz anerkannt sparsamer Betriebsführung der Bahnunternehmen in Zukunft zunehmen werden, zumal sich auch bei den Privatbahnen die Sparmassnahmen des Bundes negativ auszuwirken beginnen.

Die Beiträge der Stadt an die Bahnunternehmen sind, selbst wenn berücksichtigt wird, dass mindestens BT und TB auch städtische Wohnquartiere erschliessen und damit die VBSG entlasten, problematisch. Einerseits erbringen die SBB in anderen Städten (in beschränktem Mass auch in St.Gallen) die gleichen Leistungen ohne Kostenfolgen (Systemzwiespalt), anderseits erhalten die VBSG für dieselben Leistungen weder vom Bund noch vom Kanton Beiträge. Aus städtischer Sicht sind die Leistungen an den Ausbau der Regionalbahnen aber auch aus siedlungspolitischen Gründen nicht ohne weiteres positiv zu beurteilen. Zwar entschärft jede Umlagerung vom Privatverkehr auf den öffentlichen Verkehr als Folge der Attraktivitätssteigerung der Bahnen unsere innerstädtischen Verkehrsprobleme; sie erleichtert zudem die Zufahrt zur Stadt. Mindestens im gleichen Mass leistet sie aber der Abwanderung in die Region Vorschub. Mein Vorgänger hat diese Wechselwirkung in die prägnante Aussage gefasst: «Ein gutes Angebot an Verkehrsverbindungen zur Region transportiert nicht nur Einkaufskraft, sondern auch Steuerkraft.»

Zukunftsprobleme

Die VBSG werden von anderen öffentlichen Transportunternehmen um ihr Finanzkonzept beneidet. Das schliesst aber

künftige politische Auseinandersetzungen um die Bemessung des Beitrages des Allgemeinen Haushaltes an unsere Verkehrsbetriebe nicht aus. Die heutige Zweiteilung Investitionskosten/ Betriebskosten dürfte vor allem bei anhaltend hohen Inflationsraten zur Diskussion gestellt werden, weil die Teuerung sich kurzfristig einseitig bei den durch die Benützer zu deckenden Betriebskosten, die vorwiegend aus Personal- und aus Energieaufwendungen bestehen, niederschlägt.

Der trotz Selbstbedienung zwangsläufig relativ hohe Personalkostenanteil der VBSG hat auch dazu geführt, die Möglichkeiten sogenannter unkonventioneller oder vollautomatischer Verkehrsmittel zu prüfen. Nach gründlichen Abklärungen durch ein auswärtiges Expertenteam hat aber der Gemeinderat aus städtebaulichen und aus finanziellen Überlegungen auf die Weiterverfolgung dieser Idee verzichtet. Deshalb wird die Mühleggbahn wohl für längere Zeit das einzige unkonventionelle Verkehrsmittel in unserer Stadt bleiben.

Der Grundsatzentscheid des Gemeinderates ermöglichte es, die Rollmaterialplanung an die Hand zu nehmen. Die Beschaffung neuer Busse ist aus verschiedenen Gründen dringend. Mit der in den letzten Jahren erfolgten Eröffnung verschiedener neuer Linien sowie als Folge der erfreulichen Frequenzzunahmen ist der Bestand an Autobussen knapp geworden. Die Auslastung des vorhandenen Rollmaterials ist allerdings sehr unterschiedlich. Den Verkehrsbetrieben schafft, anders als in grösseren Städten mit vorwiegend durchgehender Arbeitszeit, namentlich die ausgeprägte Mittagsspitze Probleme. Die Konzentration der Transportnachfrage auf wenige Minuten vor und nach 12 Uhr ist ohnehin ein aufwendiger Faktor in der Rechnung der Verkehrsbetriebe. Für den geltenden Grundfahrplan genügen 19 Trolleybusse und 9 Autobusse; zur Bewältigung der Mittagsspitze sind hingegen zusätzlich zwei weitere Trolleybusse und 14 Autobusse notwendig. Alle diese Fahrzeuge sind zudem nur in der jeweiligen Flutrichtung ausgelastet; bei der Rückfahrt in der Gegenrichtung bleiben sie beinahe leer. Bisherige Versuche, die Mittagsspitze durch eine Staffelung der Arbeits- bzw. Schulzeit etwas zu brechen, blieben wenig erfolgreich.

Zur Bewältigung der Mehrfrequenzen wird deshalb der Einsatz weiterer Verstärkungskurse wohl unumgänglich. Die dazu benötigten Autobusse fehlen indessen zurzeit noch.

Neues Rollmaterial benötigen die Verkehrsbetriebe aber auch, um den gegenwärtigen Wagenpark in mehreren Etappen zu ersetzen. Die vorhandenen Fahrzeuge könnten mit entsprechendem Unterhaltsaufwand zwar noch längere Zeit in Betrieb bleiben; die Abgas- und Lärmimmissionen der Autobusse entsprechen aber nur noch knapp den heutigen Anforderungen. Auch im übrigen haben sich die Vorstellungen von modernen und fahrgastfreundlichen Fahrzeugen seit der Inbetriebnahme des heutigen Rollmaterials gewandelt. Das ist auch kein Wunder, sind doch die ältesten Fahrzeuge mehr als 20 Jahre alt.

Nach Abschluss des Auswahlverfahrens, das bekanntlich einige Diskussionen ausgelöst hat, wird eine erste Beschaffungsvorlage dem Gemeinderat demnächst unterbreitet. Eine Änderung des Betriebskonzepts ist dabei nicht vorgesehen. Auch in Zukunft werden Autobusse zusammen mit fahrleitungsgebundenen Trolleybussen eingesetzt werden, hingegen werden die Anhängerzüge sukzessive von Gelenkfahrzeugen abgelöst.

Ein attraktives öffentliches Verkehrsmittel benötigt nicht nur zeitgemässes Rollmaterial, ebensowichtig ist die Privilegierung der Linienbusse auf der Strasse. Mit der für 1985 vorgesehenen Inbetriebnahme der Autobahn und der damit realisierbaren Entlastung des städtischen Gemischtverkehr-Strassennetzes sind für den öffentlichen Verkehr zwei Zielvorgaben zu erfüllen:

Die Verlustzeiten der fahrplangebundenen Busse sind zu verringern, so dass Reisegeschwindigkeiten erreicht werden, die nahe bei der unbehinderten, idealen Fahrzeit liegen. Eine zweite Zielsetzung verlangt die Erhöhung der Zuverlässigkeit (Regelmässigkeit und Pünktlichkeit) der Linienbusse; die Abweichungen vom Fahrplan dürfen auch in Stosszeiten nur noch minim sein. Die Massnahmen, die zur Verwirklichung dieser Ziele führen sollen, sind im Realisierungsplan 1985–1990 des Teilplans Verkehr zusammengefasst.

 Trotz guter Zusammenarbeit bringt die Vielzahl der eigen-

ständigen Verkehrsunternehmen auf Stadtgebiet dem Benützer auch Nachteile und Erschwernisse. So kennt jedes Transportunternehmen eigene Tarife und Fahrausweise. Der Ruf nach einem Tarifverbund mit Einheitsausweis ist deshalb unüberhörbar. Die zuständigen Behörden der Stadt haben ihn gehört und haben in enger Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen aller öffentlicher Verkehrsunternehmungen auf Stadtgebiet beschlossen, ab 1982 wenigstens für den regelmässigen Benützer mehrerer öffentlicher Verkehrsmittel einen Einheitsausweis zu schaffen, der nur wenig teurer verkauft wird als das entsprechende Abonnement der Verkehrsbetriebe. Dieses Angebot, in dem im übrigen erstmals in der Schweiz die SBB und die PTT in einen Tarifverbund einbezogen sind, wird bewusst als Versuch eingeführt. Die Bedürfnisfrage ist nämlich ungeklärt. Gewisse Zweifel sind angebracht, ob wirklich eine grössere Anzahl St.Galler regelmässig für ihren Arbeits- oder Schulweg mehrere Transportmittel benötigen. Die Verhältnisse in unserer Stadt sind diesbezüglich – glücklicherweise – nicht mit denjenigen in den Millionenstädten Deutschlands vergleichbar.

Langfristig allerdings werden sich Bahn und Bus in Stadt und Region gegenüber dem Kunden trotz ihres stark gefächerten Leistungsangebotes zusehends mehr als Einheit präsentieren müssen. Ein umfassender Tarifverbund, auch im Einzelreiseverkehr, ist ein wesentliches Element dieser Zusammenarbeit. Voraussetzung hiefür ist aber die integrale Einführung der Selbstbedienung – auch bei den Bahnen – sowie ein einheitliches Billettautomatensystem, was für die VBSG wohl Abschied nehmen hiesse vom Automaten im Fahrzeug. Alle diese betriebstechnischen Hürden liessen sich wohl mit einigem guten Willen nehmen. Bedeutend schwieriger wird die Angelegenheit – diese Erfahrung musste der städtische Finanzvorstand bereits in seinem ersten Amtsjahr machen –, weil der Verbund auch die Lösung von Finanzierungsproblemen über die Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinaus erfordert. Die vollumfängliche Integration des öffentlichen Verkehrsmarktes dürfte deshalb wohl noch in weiter Ferne liegen.

Heinz Christen