

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 31 (2018)
Heft: 8

Rubrik: Lautsprecher

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 06.02.2025

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



Lautsprecher

Amt für Postauto statt Google

Der Postautoskandal ist ein Skandal des falschen Service Public. Das Postauto muss mit neuen Mobilitätsideen durch die ländliche Schweiz fahren.

Der Pulverdampf hat sich verzogen, Marshal Will Kane hat seinen Colt eingesteckt, er steht im Abendrot. Er klopft El Cid den Präriestaub aus dem Mantel. Die Postkutsche verlässt Grand Annabee, um noch vor Mitternacht Dodge City zu erreichen. Gefahrlos nun, denn die Banditen sind alle erledigt, El Cid und der Marshal haben Köpfe rollen lassen. Der Western «Stagecoach Profit» hat den Sommer der Schweiz eingeläutet und wird den Kinoherbst bereichern.

In einer Schlüsselszene des Films kommen El Cid und Marshal Kane in den Saloon. Da trinken ihre Getreuen Bier und krakeelen über den Showdown. Die Cancan-Girls tanzen. Natürlich ist es ein Skandal, wie die Managerinnen und Buchhalter von Post und Postauto hundert Millionen Franken öffentliches Geld abgezockt haben, um ihre Gier auf Boni zu stillen. Aber die Empörung bürgerlicher Politiker über das Tun ihrer Manager ist fadenscheinig – diese führten und führen nur aus, was ihnen befohlen wurde: «Schlagt Profit aus der öffentlichen Sache, dafür haben wir euch eine AG gegeben – zu eurem Schaden soll es nicht sein, je mehr ihr rentiert, desto besser euer Lohn!» Quer durch den Service Public von der Swisscom über die Post, die SBB und die Munitionsfabrik bis zu den Krankenhäusern richten seit zwei Jahrzehnten smarte Menschen mit Businesskleidern am Leib und Managersprech im Mund diesen Widersinn ein. Dass die Postautoräuber schliesslich ihre Köpfe haben hergeben müssen, wird kein einsames Westernvergnügen bleiben.

Experimente nicht zurückbinden

Der Skandal wird Reformlust wecken. Da ist darauf zu achten, dass das Postauto keinen Schaden nimmt. Es ist wesentlich für die Entwicklung des ländlichen Raums. Steige ich in Ilanz aus dem Zug, sehe ich ein schönes Bild. In Reih und Glied, leicht zueinander versetzt, warten sieben bis neun Postautos. Sie wollen nach Vrin, Vals, Siat, Ruschein, Waltensburg und so weiter. Dafür führen sie stündlich das Ballett der Postautos auf, eines hinter dem anderen abfahrend. Doch im Bus sitzen wenige Menschen. Das schöne Bild ist auch im Unterland düster. Neulich fuhr ich einen Tag lang kreuz und quer durch den Thurgau, um dem Kantonsbaumeister Erol Doguoglu und den Seinen

mein Bild ihres Kantons zu berichten. Im Postauto waren wir meist zu viert oder zu fünft. Immerhin – in ihren vielen Autos sitzen die Thurgauer allein.

Man wird als Nachfolger der Postautoräuber nach Aufräumbuchhaltern rufen. Die Gegner eines starken Service Public werden ihre Stunde gekommen sehen und rufen, das Postauto müsse werden, wie es zur Zeit der Grenzbesetzung 1939–1945 war: Ein Carunternehmen, das mit gelben Autos durch das Land fährt, die vor unübersichtlichen Kurven das Dreiklanghorn anstimmen. Sie werden die Experimente, die Postauto Schweiz in den letzten Jahren probierte, zurückbinden: Velo-Sharing-Verbände einfädeln, taxiähnliche Dienste einrichten, den Rufbus wagen, das fahrerlose Auto durch Sion kurven lassen und so weiter.

Öffentlichen Verkehr neu erfinden

Dieses Zurück ist schlecht für den öffentlichen Verkehr und für diesen im ländlichen Raum fatal. Man munkelt und nebelt, dass der Verkehr in den nächsten Jahren dank der Digitalisierung neu erfunden werde. Das stimmt zuversichtlich, denn es ist keine Zuversicht, wenn im Postautoballett von Ilanz zwanzig Passagiere in sieben Cars sitzen – es braucht andere Ideen als leere Postautos, um öffentliche Mobilität zu gewähren und zu stärken. Dessen Design sollen weder Herr Google noch Frau Amazon liefern und beherrschen, sondern ein starkes, öffentliches Postauto. Nötig sind dafür keine Aufräumer, Profitoptimierer und neue Bonusjäger in einer scheinprivaten Post-AG, sondern pffiffig Wagemutige, die sich als anständig bezahlte staatliche Angestellte im Amt für Postauto auf ihre Arbeit konzentrieren: klug eingerichteten öffentlichen Verkehr. Ich schicke über eine App die Bestellung, das fahrerlose Kleinauto wartet in Ilanz. Ich fahre mit noch zwei Gästen nach Ruschein, von wo sie über den zauberhaften Höhenweg nach Laax marschieren und ich Maria Cadruvi und Andi Joos besuche. Deren Sonnenwunderhaus gibt dem Maschinchen die Kraft, wieder ins Tal zu finden und mich dann abzuholen, wenn der letzte Zug fährt – von mir aus gerne mit einem Tü-ta-to. Köbi Gantenbein ●

Lesen Sie auf Seite 20, wie die scheinprivate SBB-Immobilienabteilung zu einem Giganten der Branche angewachsen ist.



Köbi Gantenbein ist Chefredaktor von Hochparterre.