

Es geht!

Autor(en): **Surber, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin**

Band (Jahr): **24 (2017)**

Heft 270

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-884156>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Plädoyer für den Langsamverkehr, samt Härtetest.

TEXT: PETER SURBER

Es geht. Mit einigem Zeitverlust, falls man die benötigte Zeit als «verlorene» betrachten will, was sie in Wahrheit nicht ist, geht es. Und sogar schneller als erwartet. Gehen geht. Zu Fuss zur Arbeit: machbar. Mobilitäts-Härtetest: bestanden.

Zweieinhalb Stunden brauche ich vom Wohnort ausserhalb Trogen zum Arbeitsort im St.Galler Kulturkonsulat, inklusive zwei unfreiwillige Umwege. Teerstrassen: fast keine. Der Weg führt hintenherum, auf Waldstrassen und Wiesenwegen über Grosse Säge, Sand, Bendlehn, Speicher, Horst, St.Georgen-Bach und Freudenberg in die Stadt. Dreimal Hügel rauf und runter, das ist der Preis für den Entscheid, die Hauptstrasse den Autos und der Bahn zu überlassen. Entschädigt werde ich mit einem prächtigen Sommertag, mit Brombeeren am Wegrand und der Entdeckung von Wegstücken, die mir in all den Jahren entgangen sind. Wäre man hier in den Ferien, würde man eine begeisterte Postkarte nach Hause schicken: «Tolle Wandergegend!» Hie und da ein Jogger oder ein Freizeitmensch mit Hund – von der arbeitenden Bevölkerung bin ich weit und breit der einzige auf dieser Route.

Ginge man der Strasse nach, wärs etwas kürzer. «Landstrasse – das mögen Sie doch am liebsten» hat Carl Seelig einmal zu Robert Walser gesagt, auf einem der vielen Fussmärsche von der Klinik Herisau aus, die Seelig im Buch *Wanderungen mit Robert Walser* beschreibt. Das Wandern auf der Landstrasse war in den 40er- und 50er-Jahren, vor der Wirtschaftswunderzeit, noch problemlos möglich. Nochmal eine Generation früher ist alle Welt zu Fuss gegangen – Autos gab es kaum, die Bahn konnten sich die meisten nicht leisten.

Die Mehrzahl der Autofahrten sind Kurzstrecken

Heute ist die Fussgängerei für Arbeitspendler offensichtlich keine ernsthafte Alternative zu Bahn, Bus und PW. Dabei weiss die Statistik (laut *Themenbericht Langsamverkehr* von 2013): Mehr als die Hälfte aller Autofahrten im Kanton St.Gallen ist kürzer als fünf Kilometer, jede dritte sogar weniger als drei und jede zehnte kürzer als einen Kilometer. All das liesse sich zu Fuss mit einiger Überwindung, mit dem Velo aber problemlos bewältigen, guten Regenschutz vorausgesetzt. Wer es tut, spart nicht nur Geld für Ticket oder Benzin, sondern auch fürs Fitnesscenter und die Gesundheitsprävention.

Schwieriger ist es mit Arbeitswegen im hügeligen Gelände. Zweieinhalb Stunden, mit Rückweg fünf, und das Tag für Tag? Das Auto bräuchte für meinen Weg vielleicht 20 Minuten, dafür Sprit und Parkplatz und Nerven. Mit Velo und Trogenerbahn ist der Arbeitsweg doppelt so lang, etwa 40 Minuten – dafür ideal dank dichtem S-Bahn-Fahrplan und Haltestellen mitten im Stadtzentrum. «Clever mobil», wie die Kampagne der Ostschweizer Kantone und Gemeinden heisst, ist der Mensch definitiv mit dem öV. Keine neue Einsicht, bloss noch nicht überall angekommen...

Noch cleverer wären Massnahmen, die zur «Demobilisierung» beitragen. Der Bericht zum Langsamverkehr sagt dazu programmatisch: «Im Idealbild einer Stadt der kurzen Wege liegen alle Infrastrukturen, die zur Erfüllung des täglichen Bedarfs notwendig sind, in Gehdistanz zum Wohn- und Arbeitsort.» Glücklicherweise, wer in Rorschach lebt: Dort sind es von der Wohnung bis zum nächsten Lebensmittelladen im Schnitt nur 400 Meter. In der Stadt St.Gallen beträgt die Distanz 600, in Wattwil 1350 Meter.

Umdenken in der «Benzinschweiz»

Kein Wunder, dass an den Rändern der Agglomerationen das beginnt, was Stadtwanderer Benedikt Loderer die «Benzinschweiz» nennt. Und für die er, bisher vergeblich, ein «Landgesetz» gefordert hat. Es soll, analog zum Waldgesetz, festschreiben, dass die heute bebaute Siedlungsfläche (Wohnraum und Verkehrsraum) nicht noch weiter wächst. «Wer grün vergraut, muss grau vergrünen». Wer baut – und eben: ausdrücklich auch Strassen –, wird realersatzpflichtig. Loderers *Landesverteidigung*, so der Buchtitel, setzt auf diese zwei Pfeiler: Landgesetz und Kostenwahrheit im Verkehr. Zwang müsse her, weil der Mensch schlecht sei, nämlich bequem und inkonsequent: «Alle sind gegen die Zersiedelung, besonders in den heiligen Alpen. Alle stimmen ein ins helvetische Gewinsel, ins Gebarme um die Schönschweiz. Ein Hüsli mit Doppelgarage und eine Zweitwohnung plus Autobahnen, Shoppingcenter und einen Parkplatz in der Innenstadt aber will jeder.»

Man kann das auch optimistischer sehen: S-Bahn ausbauen, E-Bikes fördern, intelligente Warentransportsysteme austüfteln, in der Nähe einkaufen, Freizeit entschleunigen, wetterfeste Schuhe kaufen und sein privates Mobilitätsverhalten* unter die Lupe nehmen: Diese und andere öffentliche und individuelle «Massnahmen» würden uns neue Gesetze – und neue Autobahnanschlüsse – ersparen. Konkretere Beispiele im Heft weiter hinten; zurück zur erzwungenen Fussgängerei unserer Urgrosseltern muss es ja nicht gleich gehen. Aber ab und zu über die Hügel: kann man nur empfehlen...

Peter Surber, 1957, ist Saitenredaktor.

*Das kann man zum Beispiel auf der Website mobilitaets-durchblick.ch tun. Die elektronische Schnell-Analyse ergab in meinem Fall für den Arbeitsweg mit Velo, Bahn und Fussweg: Zeitbedarf pro Woche 8 Stunden. Vollkosten ca. 800 Franken. Komfort 3 Sterne, Umwelt 5 Sterne, Sicherheit 3 Sterne, Gesundheit 4 Sterne. Dann kann man sich Varianten vorschlagen lassen, zum Beispiel «gesundheitsoptimiert» oder «kostenoptimiert».