

Die LEADER-Sonderausgabe für mobile Lösungen

Elektro-LKW:

Betriebskosten von einem Drittel

Seite 8

Sanierung Stadtautobahn:

Genügend Umsteiger auf Bus und Bahn?

Seite 18

#joyelectrified by 



THE X3

PLUG-IN-HYBRID

Christian Jakob AG
St. Gallen | Widnau
christianjakob.ch

Sepp Fässler AG
Appenzell | Wil
faessler-garage.ch



Sechs Jahre Stau in Sicht

Die Autobahn A1 ist die wichtigste Verkehrsachse in der Stadt St.Gallen: Über 80 Prozent des Verkehrsaufkommens sind Ziel-, Quell- und Binnenverkehr für die Stadt, nur rund 20 Prozent ist Transitverkehr. Auf einzelnen Abschnitten der Autobahn wird während Spitzenstunden schon jetzt die Kapazitätsgrenze überschritten. Von 2021 bis 2027 saniert das Bundesamt für Strassen ASTRA deshalb das Stück zwischen Winkeln und Neudorf. Ein Verkehrschaos ist vorprogrammiert.

Das private Verkehrsaufkommen nimmt, allen Versuchen der Verlagerungen zum Trotz, nicht ab, sondern zu. Daran mag Corona eine «Teilschuld» haben, es zeigt aber auch, dass sich Herr und Frau Schweizer den Individualverkehr nicht nehmen lassen wollen. Das liegt vielleicht auch an neuen Angebotsformen, die ein flexibles Nutzen des Privatautos ermöglichen: etwa mit dem «Auto-Abo», das sich immer grösserer Beliebtheit erfreut.

Aber auch der öffentliche Verkehr macht vorwärts: So haben etwa die Appenzeller Bahnen mit ihrer «Durchmesserlinie» den Grundstein dafür gelegt, dass das Appenzellerland schnell, regelmässig und ohne grössere Wartezeiten an das nationale Intercitynetz Anschluss findet. Und auf der Südseite des Bodensees arbeitet die Regionalbahn Thurbo fleissig daran, die Vision von der «S-Bahn-Bodensee» Realität werden zu lassen.

Eine Vision ganz anderer Art ist Cargo sous terrain: Wie die vollautomatisierte Gütermetro schon in gut zehn Jahren die grossen Zentren der Schweiz unterirdisch verbinden will, erfahren Sie ebenfalls in diesem Heft.

Stephan Ziegler, Chefredaktor MetroComm AG

Impressum

Magazin LEADER, MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, 9001 St.Gallen, Telefon 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, leader@metrocomm.ch, www.leaderdigital.ch | **Verleger:** Natal Schnetzer | **Redaktion:** Stephan Ziegler, Dr. phil (Leitung), ziegler@metrocomm.ch, Tanja Millius, tmillius@metrocomm.ch | **Fotografie:** Marlies Thurnheer, zVg | **Geschäftsleitung:** Natal Schnetzer, nschnetzer@metrocomm.ch | **Anzeigenleitung:** Oliver Iten, oiten@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:** MetroComm AG | **Druck:** Ostschweiz Druck AG, 9300 Wittenbach | 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

Michael Sommer, Geschäftsführer SwissCar4Rent:

**«Gutes Preis-
Leistungs-Verhältnis.»**



Boommarkt Auto-Abos

Mieten statt kaufen? Was für Immobilien gang und gäbe ist, wird auch bei Autos immer beliebter. Seit 2017 bietet in der Ostschweiz etwa «SwissCar4Rent» aus Weinfelden diese Dienstleistung an. Im Gespräch erklärt Geschäftsführer Michael Sommer, für wen sich das Modell eignet und was es für die Kunden zu beachten gilt.

Michael Sommer, wieso sind Sie 2017 ins Mieten-statt-Kaufen-Geschäftsmodell eingestiegen?

Ich habe meine Lehre in einer Leasingfirma abgeschlossen. Bereits 1999 finanzierte ich einige Fahrzeuge selber und bot sie als Leasing oder Langzeitmiete an. Die Zeit war damals aber noch nicht reif für das Mietmodell: Das Internet war noch neu; Onlineangebote gab es noch nicht. Kundenaquisition war nur über Zeitungsannoncen oder Aussendienstmitarbeiter möglich – und so geriet die Idee wieder in Vergessenheit. Als eine Autovermietung 2017 bei mir ein Fahrzeug kaufte, habe ich mich wieder mit dem Thema befasst. Dabei kam ich zur Überzeugung, dass es ein grosses Bedürfnis ist, Autos langfristig zu mieten.

Welche Vorteile bietet denn das Miet- gegenüber dem Leasingmodell?

Beim Fahrzeugleasing ist der Leasingnehmer über Jahre an einen Vertrag gebunden. Die persönliche Situation kann sich jedoch rasch ändern: Familienzuwachs, Arbeitslosigkeit, Wohnortwechsel ... Eine vorzeitige Auflösung des Vertrages oder ein Fahrzeugwechsel ist aber meist nur mit hohen Kosten möglich. Zudem ist der Leasingnehmer nicht Eigentümer des Fahrzeuges – und bei einem Kauf nach Ablauf des Vertrages bestimmt die Leasingfirma den Kaufpreis.

Werden in der Regel vorhandene Fahrzeuge vermietet oder kann der Kunde ein Wunschfahrzeug bestellen?

Wir vermieten nur unsere vorhandenen Fahrzeuge. Da alles inklusive ist, also auch Wartung und Reparaturen, achten wir auf zuverlässige und im Unterhalt kostengünstige Fahrzeugmodelle. Wir bauen unser Fahrzeugangebot aber stetig aus und versuchen, in Einzelfällen auch Kundenwünsche zu berücksichtigen.

Und wie sieht das Kundensegment aus?

Die Beweggründe, ein Fahrzeug zu mieten, sind vielfältig – und auch die Jahreszeit spielt eine grosse Rolle: Im Winter ist die Nachfrage nach Kleinwagen gross, da sie vor allem als Übergangslösung für Motorradfahrer, E-Bike-Fahrer oder als Zweitwagen gemietet werden. Im Sommer haben wir viele Schweizer Kunden, die im Ausland wohnhaft sind, einige Monate hier verbringen und mobil sein möchten. Wir

haben auch viele Stammkunden, die seit Firmengründung ein Fahrzeug gemietet haben, weil die monatlichen Kosten überschaubar sind und ausser dem Benzin alles inklusive ist.

Gibt es «Generationenunterschiede»?

Nein! Unsere jüngsten Kunden sind gerade mal 20 Jahre alt, der älteste über 80. Kunden im Pensionsalter möchten vielfach kein Auto mehr kaufen, weil sie nicht wissen, wie lange sie noch Auto fahren. Auch sie bevorzugen eine flexible, monatlich kündbare Lösung. Wir haben auch Praktikanten, die für einige Monate ein Praktikum an einem entlegenen Ort absolvieren, oder Saisonarbeiter, die in einem Skigebiet arbeiten.

«Einige haben ihre Angebote bereits wieder eingestellt.»

Wenn man die Angebote schweizweit vergleicht, können je nach Anbieter auch luxuriösere Wagen gemietet werden. Was ist Ihre Philosophie, was das Fahrzeugangebot anbelangt?

Unsere Kunden suchen eine Möglichkeit, um ihr Bedürfnisse nach Mobilität kurz- oder langfristig zu befriedigen, nicht um ein Luxus- oder Sportfahrzeug als Statussymbol zu fahren. Eine kostengünstige monatliche Mietrate ist dabei zentral. Ein Luxusfahrzeug für mehrere Monate zu mieten, macht für mich wenig Sinn: Wenn ich für einen Tesla über 1000 Franken Miete pro Monat bezahlen muss, das Leasing aber bereits für 344 Franken angeboten wird, stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis nicht mehr.

Wie lange wird ein Wagen im Angebot behalten?

Ein Fahrzeugwechsel ist bei uns jederzeit monatlich möglich; in der gleichen Kategorie auch ohne Aufpreis. Ausgedient hat ein Fahrzeug, wenn die anstehenden Reparaturen oder Unterhaltsarbeiten seinen Wert übersteigen. Dann wird gemeinsam mit dem Kunden ein Ersatzwagen bestimmt. Die ausgedienten Fahrzeuge werden dann meist in den Export verkauft.



MEINE RUSH-HOUR.

Komme entspannt zur Arbeit.

- Dank guten Anschlüssen an den Fernverkehr
- Mit gratis Zeitungen in der 1. Klasse

appenzellerbahnen.ch

AB Appenzeller Bahnen

Neuer
Renault ZOE
Das Elektroauto für jeden Tag.



RENAULT
Passion for life

100 % elektrisch, bis 395 km Reichweite.



Jetzt Fr. 5 500.– Prämien und geschenkte Wallbox.



Zürcher Strasse 511, 9015 St.Gallen, Tel. 071 274 80 74
www.city-garage.ch

Angebot gültig für Privatkunden auf gekennzeichneten Fahrzeugen bei Vertragsabschluss und Immatriculation vom 01.07.2020 bis 31.08.2020. Bis 395 km Reichweite gemäss WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure). Neuer ZOE Life R110 Z.E. 50, 0 g CO₂/km (in Betrieb ohne Energieproduktion), Energieverbrauch 20,0 kWh/100 km, Energieeffizienz-Kategorie A, Katalogpreis Fr. 26 800.– (exkl. Batteriemiete), abzüglich Welcome Back Bonus Fr. 3 500.–, abzüglich Eco-Bonus Fr. 2 000.– = Fr. 21 300.–. Nur auf Lagerfahrzeuge und solange Vorrat. Geschenkte Wallbox im Wert von max. Fr. 775.– (exkl. Installation).

In der Schweiz gibt es immer mehr Anbieter, die das «Mieten-statt-Kaufen-Modell» anbieten, auch bekanntere Autovermieter bieten längerfristige Mietmodelle an. Wie heben Sie sich von der Konkurrenz ab?

Wir bieten ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, sind immer persönlich für unsere Kunden da und streben auch individuelle Lösungen an. Zudem verschafft uns die Erfahrung in der Langzeitmiete einen gewissen Vorteil. Die «Grossen» sind neu eingestiegen aufgrund der Corona-Krise. Sie mussten nach Lösungen suchen, da sie ihre Fahrzeuge nicht mehr vermieten konnten. Einige haben ihre Angebote bereits wieder eingestellt.

Für wen lohnt es sich konkret, ein Auto zu mieten statt zu kaufen oder zu leasen?

Für alle, die einfach nur fahren und dafür monatlich einen fixen Betrag zahlen möchten. Sie müssen nur noch tanken und ab und zu Scheibenwasser nachfüllen.

Spieren da die Versicherungen bei jedem Kunden mit?

Unsere Fahrzeuge sind als Mietfahrzeuge in einem Kollektivvertrag versichert. Die Angaben der Fahrzeuglenker sind deshalb nur uns bekannt. Selbstverständlich wirkt sich die Schadenbelastung nachhaltig auf die Prämie aus. Da wir aber nur «vernünftige» Fahrzeuge und keine Sportwagen vermieten, ist das Risiko eher gering.

Und worauf muss der Kunde achten, bevor er sich für ein Angebot entscheidet?

Er soll genau klären, was für Leistungen inklusive sind. Dazu zählen der Pannenschutz, der Selbstbehalt in einem Schadenfall und der Service bei anstehenden Reparaturen und Wartungen wie zum Beispiel ein kostenloser Ersatzwagen. Es macht auch nicht viel Sinn, wenn der Kunde verpflichtet wird, im Herbst die Reifen beim Vermieter zu wechseln, wenn er am anderen Ende der Schweiz wohnt. Ebenfalls wichtig sind die Laufzeit des Vertrages und die Ausstiegsbedingungen während dieser Zeit. Wer zum Beispiel einen festen Mietvertrag auf 36 Monate ohne Ausstiegsklausel abschliesst, kann ebenso gut einen Leasingvertrag abschliessen.

Stellen Sie eine erhöhte Nachfrage wegen der Corona-Krise fest?

Absolut! Es begann mit dem Lockdown, als der öV nur noch eingeschränkt gefahren ist, und hat seit der Einführung der Maskenpflicht noch einmal zugelegt. Anfänglich waren es hauptsächlich Pendler, die im Gesundheitswesen tätig sind und von ihren Arbeitgebern angewiesen wurden, auf den öV zu verzichten. Nun sind noch Kunden dazu gekommen, die aus Angst vor einer Ansteckung auf ein Mietfahrzeug umgestiegen sind – und solche, die einfach keine Maske tragen möchten.

Und wie hoch ist die Nachfrage nach Fahrzeugen, die mit erneuerbaren Energien angetrieben werden?

Gleich null. Fahrzeuge mit Elektroantrieb spielen eine sehr untergeordnete Rolle in der Vermietung – noch. Ein Grund könnte die verhältnismässig teure Anschaffung sein. Sollten sich die Preise ähnlich den vergleichbaren Benzinmodellen entwickeln, sehe ich viel Potenzial in der Autovermietung. Ich würde es auf jeden Fall begrüssen.

«Ein Luxusfahrzeug für mehrere Monate zu mieten, macht wenig Sinn.»



Text: Tanja Millius

Bilder: Marlies Thurnheer



ASTAG-Sektion-Ostschweiz-Präsident Martin Loertscher:

**Betriebskosten von
einem Drittel.**

«Elektro-LKW sind zwei- bis dreimal so teuer»

Transportunternehmer Martin Loertscher ist Präsident der ASTAG Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein. Im Gespräch macht der CEO der Frauenfelder Hugelshofer-Gruppe eine Bestandesaufnahme des Elektrifizierungsgrads von «schwerem Gerät» in der Ostschweiz.

Martin Loertscher, wissen Sie, wie viele Elektro-LKW bei den Mitgliedern der ASTAG Sektion Ostschweiz in Betrieb sind?

In der Gesamtgewichtsklasse von 18 bis 40 Tonnen sind in unserem Sektionsgebiet aktuell sechs vollelektrische LKW im Einsatz.

Und für welche Zwecke werden die eingesetzt?

Sehr vielfältig! Im Einsatz stehen Hakenfahrzeuge für den Transport von Abrollmulden, die bei der Ver- und Entsorgung von Baustellen eingesetzt werden, Kühlfahrzeuge für die Feinverteilung von Lebensmitteln und Planen-Fahrzeuge für die Belieferung von Innenstädten mit Stückgütern. Auch wird ein Sattelschlepper im Nachteinsatz für den Transport von Postpaketen eingesetzt.

Beziehen diese Elektro-LKW ihre elektrische Energie mehrheitlich aus Batterien oder erzeugen sie sie mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle an Bord?

Die genannten Fahrzeuge sind ausschliesslich batteriebetrieben. Brennstoffzellen-Fahrzeugen sind erst von einem einzigen Hersteller lieferbar. Wir stehen hier noch ganz am Anfang. Aktuell beginnt gerade die Auslieferungsphase der ersten Fahrzeuge an die Kunden. Bis Ende Jahr sollen dann schweizweit 50 solcher Fahrzeuge im Einsatz stehen. Aber zurzeit steht in der Ostschweiz noch kein solches Fahrzeug im Einsatz.

Und welchem System geben Sie die besten Zukunftschancen?

Jedes hat Vor- und Nachteile. Ich glaube, dass es in nächster Zukunft nicht «den» richtigen Antrieb geben wird. Der Einsatzzweck, die Beschaffung der Energie (Tank- und Ladeinfrastruktur) sowie die Bauart des Fahrzeuges beeinflussen das Antriebskonzept entscheidend. In den nächsten 20 Jahren werden wir gemischte Fahrzeugflotten mit verschiedenen Antriebstechnologien sehen. Der Dieselmotor ist in vielen Bereichen noch unschlagbar. Auch darf in der ganzen Diskussion nicht vergessen gehen, dass moderne Dieselmotoren der Euronorm 6 sehr, sehr sauber sind. In den letzten 20 Jahren wurde der Schadstoffausstoss um 98 Prozent reduziert! Im Nutzfahrzeug, wo hohe Gewichte auf lange Distanzen transportiert werden, wird der Diesel noch lange die Nummer eins bleiben.

Sehen Sie den Einsatzzweck von Elektro-LKW also eher in der Nahverteilung?

Ja. Einer der grossen Nachteile des batteriebetriebenen LKW ist eindeutig die eingeschränkte Reichweite. Daher werden batteriebetriebene Lastwagen eher im Nahverkehr, Brennstoffzellen-Fahrzeuge hingegen vorwiegend im Mittel- und Langstreckenverkehr ihren optimalen Einsatz finden.

Sie haben selbst in Ihrem Betrieb einen Elektro-LKW im Einsatz. Wie sind die Erfahrungen bisher?

Durchwegs positiv: Das Fahrzeug wird auf regelmässigen Touren eingesetzt, die auf die Ladezyklen abgestimmt wurden. Gegenüber einem konventionellen Dieselfahrzeug haben wir mit dem E-LKW in der Praxis keine Einschränkungen. Im Gegenteil, durch den praktisch lautlosen Antrieb ist dieses Fahrzeug für den Nachteinsatz besonders geeignet.

Wieviel teurer ist ein Elektro-LKW gegenüber einem dieselbetriebenen?

Aktuelle Elektro-LKW sind zwei- bis dreimal so teuer wie ein konventioneller. Dies hängt aber vor allem mit den sehr tiefen Produktionszahlen zusammen. Durch Skaleneffekte in der Serienproduktion, werden die Preise hier deutlich sinken.

«Der grösste Hebel ist die Befreiung von der LSVA.»

Und wieviel schwerer wegen der Akkus?

Ein bis zwei Tonnen, je nach Fahrzeugtyp. Um dieses Mehrgewicht zu kompensieren, wurde das Gesetz für Fahrzeuge bis 26 Tonnen Gesamtgewicht angepasst. Elektro-Lastwagen dürfen hier eine Tonne schwerer sein. Bei Fahrzeugen über 26 Tonnen Gesamtgewicht ist dieses Gesetz erst in der Vernehmlassung, hier hoffen wir auf eine baldige Inkraftsetzung. Dadurch wäre der Nachteil der schweren Batterien kompensiert. Zudem findet auch bei der Batterietechnik eine rasante Entwicklung statt: Die Batterien werden immer kleiner und leistungsfähiger.

Beim Betrieb siehts anders aus: Wieviel kann man dank Treibstoff-, Wartung- und LSVA-Einsparung sparen?

Die Stromkosten entsprechen rund einem Drittel der Treibstoffkosten. Reparatur und Wartungskosten entsprechen ebenfalls rund einem Drittel eines konventionellen LKW. Der grösste Hebel ist aber schon die Befreiung von der LSVA. Dadurch lassen sich die Kosten, je nach Fahrzeugtyp pro gefahrenen Kilometer um CHF 0.60 bis 1.10 reduzieren. Wie lange diese Sonderregelung gilt, ist jedoch noch ungewiss. Aktuell gilt die LSVA-Befreiung bis Ende 2023. Dank dieser Sonderregelung kann ein grosser Teil der höheren Beschaffungskosten wieder neutralisiert werden.

Kommen die Elektro-LKW eigentlich elektrifiziert ab Werk oder werden «normale» LKW von Spezialisten umgebaut?

Es gibt beides. Die ersten Fahrzeuge waren «Pionierfahrzeuge» von kleinen Nischenanbietern. Als Basis dienen hier konventionelle LKW, die zu einem Elektrofahrzeug umgebaut werden. Zwischenzeitlich haben aber auch alle grossen Nutzfahrzeughersteller eigene Produkte entwickelt die bereits auf dem Markt, oder kurz vor der Markteinführung stehen. Hier erleben wir im Moment eine sehr grosse Dynamik.

Welche Nation ist hier Marktführer, gibt es eine Art «Tesla» unter den Elektro-LKW?

Gegenüber dem PKW-Markt ist der Nutzfahrzeugmarkt viel kleiner. Daher sehe ich hier keine führende Nation oder einen eigentlichen Marktführer. Die nächsten Jahre werden zeigen, wer hier die Nase vorne haben wird.

In Deutschland etwa laufen Versuche mit Oberleitungs-LKW, die ihre Akkus so während der Fahrt wieder aufladen können oder den Strom direkt in Vortrieb umsetzen. Was halten Sie von der Idee?

Der Ansatz ist spannend und kann streckenbezogen auch Sinn machen. Persönlich glaube ich jedoch nicht, dass sich dieses System durchsetzen wird: Die Investitionen in die entsprechende Lade-Infrastruktur sind gigantisch. Andere Antriebsformen wie Brennstoffzellen, aber auch synthetische Treibstoffe entwickeln sich ebenfalls weiter und könnten die teuren Oberleitungen dann relativ rasch wieder überflüssig machen. Deutschland würde wohl besser zuerst sein Eisenbahnnetz durchgehend elektrifizieren, bevor die Autobahnen mit Oberleitungen ausgerüstet werden: Noch heute müssen auf grösseren Teilstrecken Dieselloks eingesetzt werden, was nun wirklich nicht mehr zeitgemäss ist.

Das Prinzip ist ja von den innerstädtischen Elektrotrolleys bekannt. Diese bekommen jetzt Konkurrenz von batteriebetriebenen Bussen. Wissen Sie, wo ausser in St.Gallen solche in der Ostschweiz noch unterwegs sind?

Das Fahrzeug in St.Gallen ist das erste in der Ostschweiz. Bei den Verkehrsbetrieben Wettingen werden schon länger – und erfolgreich – batteriebetriebene Busse eingesetzt; die Stadt Schaffhausen wird in Zukunft auf batteriebetriebene Busse umstellen. Auf die Erfahrungen in St.Gallen dürfen wir gespannt sein!

Auch E-Busse können ihren «Saft» aus einer Batterie, aus einer Oberleitung oder aus einer Brennstoffzelle beziehen. Wo sehen Sie hier das grösste Potenzial?

Bei batteriebetriebenen Bussen, die mittels induktiver Schnellladung an den Bushaltestellen aufgeladen werden können. In Braunschweig sind solche Systeme bereits im Einsatz.

Und wie beurteilen Sie das Marktpotenzial von E-Bussen? Werden wir in fünf oder zehn Jahren in den Verkehrsbetrieben nur noch elektrisch unterwegs sein?

Ich könnte mir vorstellen, dass wir im innerstädtischen Bereich künftig tatsächlich nur noch E-Busse sehen werden. Sobald der Aktionsradius grösser wird, dürfte die Reichweitenthematik wieder bestimmen, welche Antriebsart die optimale ist.

Ein weiteres Thema sind elektrisch betriebene Baustellenfahrzeuge: Wie sieht es bei Baggern, Kippern und Co. aus?

Dies alles gibt es und wird von innovativen Unternehmern auch bereits getestet und eingesetzt. Hier wird sich in den nächsten Monaten und Jahren noch sehr viel bewegen. Egal ob Strasse oder Baustelle: Entscheidend ist bei allen E-Antriebskonzepten, dass der Strom nachhaltig produziert wird. Nur dann haben wir für die Umwelt einen positiven Effekt.

«Mein Quereinstieg war ein Volltreffer»

Die Thomann Nutzfahrzeuge AG bietet Quereinsteigenden in Werkstatt oder Ersatzteilwesen attraktive Programme und Umschulungen.

«Wir machen unsere Fachleute selber», so heisst laut CEO Luzi Thomann die Firmenantwort auf den Fachkräftemangel. Dazu zählen Programme für veränderungswillige Quereinsteiger/innen, die ein Flair für Technik haben. Aus Sicht solcher Menschen mit einem Alter ab ca. 35 Jahren gilt das Motto «Es ist nie zu spät, zu neuen Ufern aufzubrechen».

Umschulung bei vollem Lohn

Die Zieletzung ist es, Quereinsteiger/innen zu Automobil-Assistenten, Automobil-Fachpersonen oder Autoteile-Logistikern auszubilden. Dies in den Nutzfahrzeug-

bereichen LKWs, Omnibusse oder Transporter. Angesprochen werden Männer und Frauen mit einer abgeschlossenen Berufsbildung in der Schweiz. Stammt die Grundbildung aus verwandten Berufen wie z. B. Motorrad-, Landmaschinen- oder Baumaschinenmechaniker, so ist das ein Vorteil, jedoch keineswegs Bedingung. Bei Thomann arbeiten unter anderen ein ehemaliger Kabelbauer, eine Verlagsleiterin und ein Motorradmechaniker, wie nachfolgend ausgeführt wird.



Drei Kurzprofile

Sandro Ehrensberger, gelernter Maurer, war zunächst in der Lagerhaus-Logistik und im Kabelbau tätig. Im 2019 startete er bei uns die 3-jährige Lehre zum Automobilfachmann NFZ. «Ich will meine handwerklichen Erfahrungen nochmals in eine neue Szene einbringen», sagt er.



Der gelernte Motorradmechaniker Florian Widrig wechselte zunächst in die Zeltbau-Branche, bevor er vor sieben Jahren zum Thomann-Team stiess. Der 35-Jährige durchlief interne und externe Bildungen, inklusive Fachkurse beim Thomann-Partner Renault Trucks. Heute arbeitet er in Kundenbetreuung/Verkauf in Schmerikon.



Sybille Frei hat 25 Jahre lang einen Verlag und ein Fachmagazin geleitet und sich viel Wissen in Führungsfragen, Kundenbetreuung und Betriebswirtschaft erworben. Vor drei Jahren stellte sie dieses Können in den Dienst von Thomann und führt seither den Standort Arbon als Betriebsleiterin.



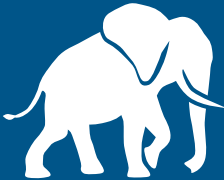
Ein spezieller Attraktionspunkt auch für Quereinsteiger/innen ist das Thomann-Modell PAYAWAY®.

In einem Bandbreitenkonzept wählen die Mitarbeitenden dabei «mehr Lohn» oder «mehr Ferien» (bis zu 40 Tage/Jahr möglich).

Gefördert und gefordert

Quereinsteigs-Kandidat/innen beweisen die Eignung für ihren neuen Berufswunsch anlässlich einer wöchigen «Schnupperlehre». Zudem muss der Wille erkennbar sein, z. B. als 45-Jährige/r zusammen mit 16-Jährigen die Berufsschule zu besuchen. Insgesamt sind Menschen mit Durchhaltevermögen gefragt.

THOMANN
NUTZFÄHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON



SIND SIE FÜR GROSSES GEBOREN?

Für Quereinsteiger/innen:
Berufszukunft als Werkstatt-Talent oder im Ersatzteilwesen.

055 286 21 90
chancen@thomannag.com

www.thomannag.com







THOMANN
NUTZFÄHRZEUGE AG
SCHMERIKON · CHUR · FRAUENFELD · ARBON

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

«Gotthard 2.0» will Strassen entlasten

Es ist ein gigantisches Projekt: «Cargo sous terrain» (CST) plant bis 2045 eine unterirdische Gütermetro vom Boden- bis zum Genfersee. Das neue Transportsystem soll komplett automatisiert funktionieren und ausschliesslich mit erneuerbarer Energie betrieben werden. Einer der Investoren ist der St.Galler Unternehmer Stefan Kuhn.

Dank des neuen unterirdischen Verkehrssystems soll der Schwerverkehr auf den Nationalstrassen um 40 Prozent abnehmen. Dies ist dringend nötig, da der Bund in seinen aktuellen Berechnungen davon ausgeht, dass das Güterverkehrsaufkommen auf Schweizer Strassen bis 2040 um 37 Prozent zunehmen wird. Neue Wege zur Versorgung der urbanen Zentren sind deshalb gefragt.

Breite Abstützung

CST könnte kleinteilige Güter laufend und zuverlässig transportieren und verteilen. Das Rückgrat des Systems bildet ein im Endausbau 490 Kilometer langes Tunnelsystem von Genf bis St.Gallen und von Basel nach Luzern mit einem zusätzlichen Ast, der Bern mit Thun verbindet. Die erste Teilstrecke des Netzwerks soll von Härkingen nach Zürich führen.

«CST absorbiert in erster Linie das Güterverkehrswachstum auf der Strasse.»

Cargo sous terrain ist eine privatwirtschaftliche Initiative. Für den Bau der Infrastruktur und den Betrieb des Tunnels werden keine Subventionen eingesetzt – so lautet die Vorgabe des Bundesrates. Und: Die Aktienmehrheit muss in Schweizer Hand bleiben. Das Projekt ist laut Bundesrat in der Wirtschaft genügend breit abgestützt, so besteht das Hauptaktionariat aus mittlerweile 30 Unternehmen.

Einer der Investoren ist der St.Galler Unternehmer Stefan Kuhn mit seiner K+D Valueinvest AG. Er sitzt auch im Verwaltungsrat der CST AG und ist als einziger Aktionär weder mit der Bau- oder Transportbranche noch mit dem Detailhandel verbandelt. Ihn fasziniert die gereifte Vision: «Wenn man durch das europäische Ausland reist, wird einem bei der Rückkehr in die Schweiz immer wieder bewusst, dass wir eigentlich zwischen Genf und St.Gallen/Bodensee sowie zwi-

schen Basel und Luzern/Chur zu einem Stadtstaat zusammengewachsen sind», so Kuhn. Dies bedinge neue Visionen bezüglich des Verkehrs, der Logistik und der Ver- und Entsorgung. «Das CST-Projekt trägt dem Rechnung und bringt Logistik sowie Lagermöglichkeiten unter die Erde.»

«Mit dem Projekt lässt sich eine Rendite erzielen, die eine Investition interessant macht.»

Finanzierung auf gutem Weg

Die nötigen 100 Millionen Franken für die Baubewilligung habe CST bereits beisammen, «mit einer klaren Mehrheit aus der Schweiz», sagt Kuhn. Die erste Teilstrecke von Härkingen-Niederbipp nach Zürich kostet gut drei Milliarden Franken. «Auch hier sind wir auf gutem Weg», erklärt Stefan Kuhn. Für das gesamtschweizerische Netz braucht es weitere 30 Milliarden Franken. Für Kuhn ist es durchaus realistisch, dass die nötigen finanziellen Mittel zusammenkommen. «Mit dem Projekt lässt sich aufgrund der Erkenntnisse aus der Machbarkeitsanalyse eine Rendite erzielen, die eine Investition interessant macht.»

Die Signale von potenziellen Investoren seien positiv. Kuhn ist von der Wirtschaftlichkeit des Projekts überzeugt: CST habe in der Machbarkeitsstudie einen Preis berechnet, der mit dem künftigen besten Preis für Grosskunden im Strassentransport wettbewerbsfähig sei. «Im Vergleich zu konzentrierten Einzeldienstleistungen in der klassischen Logistik bietet CST ein vollumfängliches Angebot an und hat so eine gesteigerte Ertragsfähigkeit.»

So funktioniert CST

Das Prinzip von CST entspricht demjenigen eines automatischen Fördersystems: In den Tunnels verkehren rund um die Uhr selbstfahrende, unbemannte Transportfahrzeuge, die an

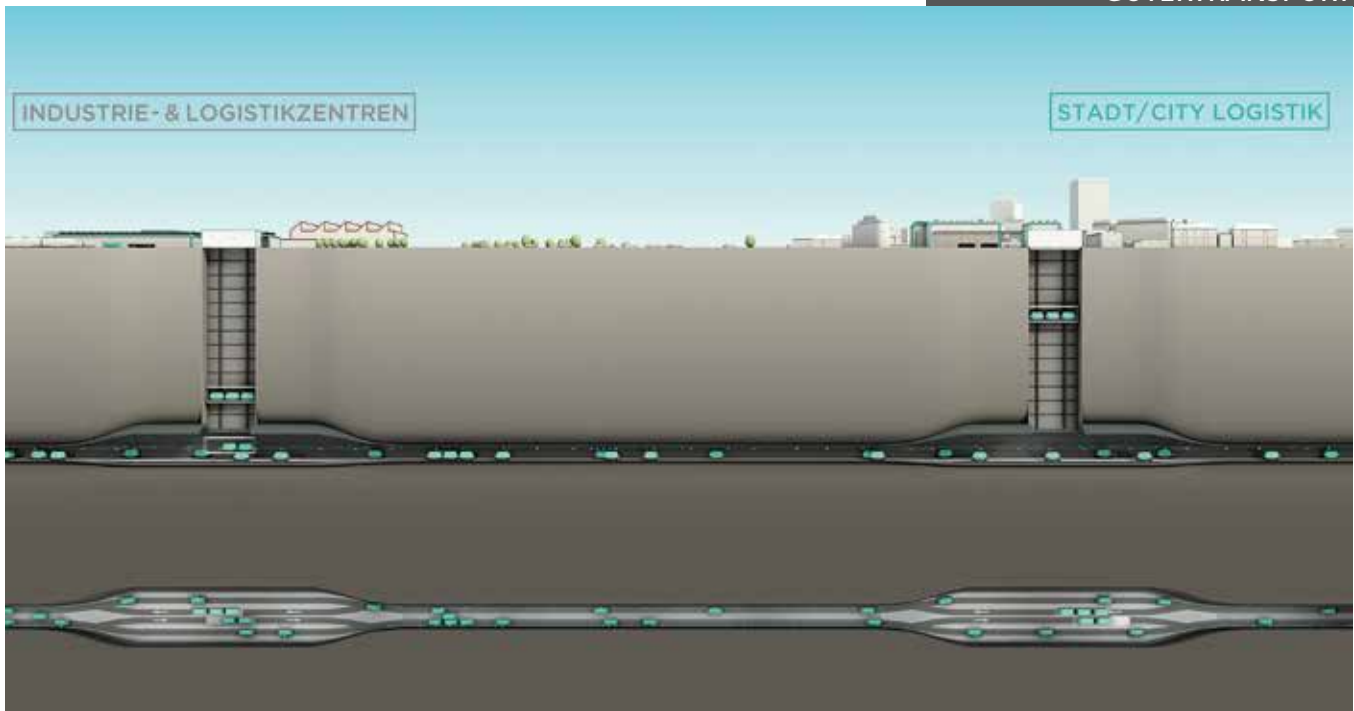
Stefan Kuhn:

«Realistische Vision.»





Clever unterwegs mit kombinierter Mobilität
thturbo.ch/carsharing



Die unterirdische Gütermetro.

dafür vorgesehenen Rampen oder Lifts automatisch Ladungen aufnehmen und abgeben können. Der Gütertransport geschieht palettiert oder in angepassten Behältern. Dank kühlbaren Transportfahrzeugen ist auch der Transport von Frisch- und Kühlwaren möglich. An der Decke des Tunnels ist eine schnelle Paket-Hängebahn für kleinere Güter angebracht.

«Die Infrastruktur ist technisch keine Herausforderung, da bereits bewährte Lösungen zum Einsatz kommen», hält Kuhn fest. «Die grösste Herausforderung liegt in der Zusammenführung der einzelnen Systemelemente – Tunnelfahrzeuge, Hängebahn und Vertikalförderer – in ein Gesamtsystem.»

«CST wird den Logistik-Markt umkrepeln und damit die Spielregeln verändern.»

Um die Städte vom Güterverkehr zu befreien, plant CST ein Citylogistik-System mit umweltschonenden Fahrzeugen für die effiziente Feinverteilung der transportierten Güter. Dieses soll die Städte von bis zu 30 Prozent des Lieferverkehrs und 50 Prozent der Lärmemissionen entlasten. Die Waren werden bereits im Tunnel gebündelt, die Belieferung findet koordiniert statt. Der Zugang zum System Cargo sous terrain erfolgt über Hubs, die ein voll automatisiertes Be- und Entladen der Fahrzeuge ermöglichen.

Sportlicher Zeitplan

Um die weitgehend unterirdische Gütertransportanlage über Kantonsgrenzen hinweg errichten und betreiben zu können, braucht es nebst Investoren auch ein neues Bundesgesetz. Die Botschaft des Bundesrates soll Anfang nächstes Jahr vom Parlament behandelt werden. CST plant für 2021 den Start

der Citylogistik, von 2026 bis 2030 den Bau der ersten Teilstrecke. 2031 soll sie in Betrieb genommen werden. Dies sei durchaus eine «sportliche Prognose», sagt Stefan Kuhn. Aber: «Sie beruht auf realistischen, machbaren Einschätzungen der einzelnen Schritte.»

Diese funktionieren aber nur, wenn das Projekt nicht durch Einsparungen verzögert wird. Eigentliche Gegner des Projektes hätten sich bisher nicht sichtbar formiert, so Kuhn. «Natürlich gibt es kritische Fragen, zum Beispiel zu den verkehrlichen Auswirkungen, zu den Auswirkungen auf Landbesitzer und auf die Transportbranche», sagt Kuhn. Die CST AG stehe mit allen interessierten Gruppen im Dialog. Dies habe sich bisher sehr bewährt. «CST wird den Logistik-Markt umkrepeln und damit die Spielregeln verändern», ist Kuhn überzeugt. CST sehe sich nicht als Konkurrenz zu Logistikdienstleistern oder der Strasse bzw. der Bahn, sondern als Ergänzung. «Die prognostizierten Transportleistungen von CST absorbieren in erster Linie das Güterverkehrswachstum auf der Strasse und greifen nicht bestehende Marktanteile an.»

Die **CST AG** ist 2017 aus einem seit 2013 bestehenden Förderverein hervorgegangen. Zahlreiche Schweizer Firmen der Transport-, Logistik-, Detailhandels-, Telekom-, Finanz-, Industrie- und Energiebranche sind als Investoren, Aktionäre und Projektpartner an der Umsetzung von Cargo sous terrain beteiligt. Die CST AG mit Sitz in Basel und einem operativen Büro in Olten beschäftigt acht Mitarbeiter.

Text: Tanja Millius

Bilder: zVg /CST, Thomas Hary

Quickpac
Same Day Delivery

www.quickpac.ch

**100%
electric**

Dieses Paket wurde Ihnen
mit einem Elektroauto
zugestellt.

Flexible und emissionsarme Paketzustellung in der Schweiz

www.quickpac.ch

stgallen24

LOKAL · ONLINE · GRATIS



Militärhistorische Museen

Sonderausstellungen / Audioguide

Öffnungszeiten:

Festungsmuseum St. Margrethen: April bis
Ende Oktober jeden Samstag 10 bis 16 Uhr
Stoss / Kommandobunker: ganzes Jahr
Gruppen auf Anmeldung
Tel. +41 (0)71 733 40 31 · info@festung.ch



SCHIFFFAHRT

Renovation zum ungünstigsten Zeitpunkt

Die Coronakrise hat auch die Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft hart getroffen. Die Ertragsausfälle wegen Lockdown und Maskenpflicht machen ihr zu schaffen: Die SBS ist trotzdem zuversichtlich, bald wieder richtig Fahrt aufzunehmen, besonders weil das Flaggschiff MS St.Gallen für rund fünf Millionen Franken totalsaniert wurde.

Von September 2019 bis Ende April 2020 lag das MS St.Gallen in der Werft. Das grösste Schiff der Flotte mit Jahrgang 1967 wurde neu motorisiert und renoviert. Es hat eine maximale Kapazität von 650 Personen und 210 Bankettplätzen. Die zwei alten Dieselmotoren wurden durch zwei neue umweltfreundliche mit mehr Leistung ersetzt. Zusätzlich wurde dem Schiff ein Bugstrahlruder eingebaut, was die Manövrierfähigkeit verbessert. Der Innenausbau wurde völlig erneuert und mit modernster Eventtechnik versehen.

Grosse Investition

Die MS St.Gallen bleibt in erster Linie ein Kursschiff. Ab 17 Uhr steht es jeweils für Themenfahrten und Charterevents zur Verfügung. «Wir sind wirtschaftlich darauf angewiesen, das Schiff für unterschiedlichste Zwecke einsetzen zu können», so VR-Präsident und Hauptaktionär Hermann Hess. Sicher ist, Renovationskosten von fünf Millionen Franken sind ein grosser Brocken für die SBS mit einem Jahresumsatz von 15 Millionen Franken. Letztendlich war die Renovation aber laut Hess um einiges günstiger als ein neues Schiff, das zehn bis zwölf Millionen Franken gekostet und nicht mehr Umsatz gebracht hätte. Die renovierte MS St.Gallen soll nun mindestens 20 weitere Jahre im Einsatz stehen.

Eigentlich hätte die MS St.Gallen beim Hafenfest der SBS im April einem breiten Publikum vorgestellt werden sollen. Eigentlich: Die Coronapandemie machte dem Unternehmen einen Strich durch die Rechnung. Auch konnten die SBS Schiffe erst ab dem 6. Juni Fahrt aufnehmen. Schon jetzt ist klar, dass die SBS durch die verkürzte Saison massive Einbußen erleidet. «Die Frage ist, wie hoch der Verlust sein wird», so SBS-CEO Andrea Ruf. Coronapandemie und Maskenpflicht wirken sich negativ auf Passagierzahlen und Eventbuchungen aus.

Das Unternehmen bleibt aber optimistisch: In den letzten Jahren hat die SBS über 30 Millionen Franken investiert und neue Geschäftsfelder erschlossen. «Mit dem Restaurant, der Vermietung von Büroräumen, zusätzlichen Boots- und Parkplätzen konnte die Ertragslage des Unternehmens stabilisiert werden, was sich gerade in der aktuellen Krise auszahlt», so Hermann Hess. Geplant ist die Renovation der Oldtimer MS Zürich und MS Thurgau. Weitere Projekte sind ein Spielplatz und das Hafenhotel.

«Wir sind wirtschaftlich darauf angewiesen, die MS St.Gallen für unterschiedlichste Zwecke einsetzen zu können.»

Hermann Hess, VR-Präsident SBS

Seit gut einem Jahr fährt **die grösste vollelektrische Fähre «Ellen»** Passagiere zwischen zwei Häfen der süddänischen Insel Aero. Bei der SBS verfolgt man die Entwicklung von Antriebssystemen mit erneuerbaren Energien mit Interesse. «Bisher hat uns aber noch kein Antriebssystem vollständig überzeugt», sagt CEO Andrea Ruf.

Text: Tanja Millius
Bilder: zVg

Eine halbe Milliarde für die Stadtautobahn

Nach einer Betriebszeit von über 30 Jahren ist eine Gesamtinstandsetzung der St.Galler Stadtautobahn notwendig. Von voraussichtlich Mitte 2021 bis 2027 saniert das Bundesamt für Strassen ASTRA das Stück zwischen Winkeln und Neudorf inklusive der Anschlüsse Kreuzbleiche und St.Fiden. Ein Verkehrschaos soll möglichst verhindert werden.

Die Autobahn A1 ist die wichtigste Verkehrsachse in der Stadt St.Gallen. Nur dank der Autobahn kann die Lebensqualität der Stadt erhalten werden, denn: Die Verkehrsinfrastruktur in St.Gallen ist bereits heute stark ausgelastet. Über 80 Prozent des Verkehrsaufkommens sind Ziel-, Quell- und Binnenverkehr für die Stadt, nur rund 20 Prozent ist Transitverkehr. Auf einzelnen Abschnitten der Autobahn wird während den Spitzenstunden die Kapazitätsgrenze erreicht respektive leicht überschritten.

Engpassbeseitigung und Olma-Deckel

Klar ist: «Mit der Sanierung werden keine zusätzlichen Verkehrsflächen erstellt und die Leistungsfähigkeit der Strasse wird nicht erhöht. Mit den geplanten Unterhaltsmassnahmen kann ein sicherer Betrieb der Anlage für weitere 15 bis 20 Jahre gewährleistet werden», erklärt das ASTRA. Zusätzliche Verkehrsflächen sind frühestens ab 2040 möglich: Ein Jahrhundertprojekt sieht als Entlastung für den Stadtverkehr den Bau einer dritten Röhre für den Rosenbergstunnel sowie eine Teilsperre vom Sitterviadukt zum Güterbahnhof-Areal und weiter in die Liebegg vor. Die Realisierung des Projekts beginnt frühestens ab 2031.

Parallel zur Sanierung der Stadtautobahn wird bis Mitte 2022 in Tag- und Nachtarbeit auch der «Olma-Deckel» erstellt, also die Überdeckung der Stadtautobahn bei St.Fiden. Weil in St.Gallen Bauland knapp ist, ist der Deckel die einzige Möglichkeit für die Olma Messen St.Gallen, ihr Areal zu erweitern und die geplante neue Halle 1 zu bauen. Der Rosenbergstunnel wird dazu um 180 Meter verlängert. Der Deckel kostet rund 42 Millionen Franken und wird von Olma, Stadt und Kanton St.Gallen getragen.

Wie die Stadtautobahn saniert wird

Seit Sommer 2018 sind die Vorbereitungsarbeiten für die Sanierung in Gang. Mitte 2021 starten die Hauptarbeiten für die erste Etappe. Dabei werden die Fahrbahn, ein Grossteil der Brücken und Stützmauern sowie der Tunnel Stephanshorn instandgesetzt. Ebenfalls werden in diesem Zeitraum die

Tunnelzentralen erweitert. Von 2024 bis 2026 erfolgt dann die zweite Etappe mit der Sanierung der Tunnel Rosenberg, Schoren und St.Fiden.

Während für die Instandsetzung der Tunnel von 2024 bis 2026 grundsätzlich nachts gearbeitet wird, erfolgen die Bauarbeiten in der Etappe 1 überwiegend tagsüber. Da dafür Platz benötigt wird, muss die Breite der Fahrspuren reduziert werden. Zudem stehen von Winkeln bis zum Anschluss Kreuzbleiche in Fahrtrichtung St.Margrethen nur zwei statt drei Fahrstreifen zur Verfügung.

«Mit Inseraten, Plakaten und anderen Kommunikationsmassnahmen wollen wir die Bevölkerung sensibilisieren.»

Die Sanierung der Stadtautobahn erfordert also von den Verkehrsteilnehmern spätestens ab Mitte 2021 mehr Geduld. Projektleiter Markus Weber vom Bundesamt für Strassen ASTRA erklärt, wie der drohende Verkehrskollaps verhindert werden soll und der öV in der Innenstadt während den Sanierungsarbeiten attraktiv bleiben kann.

Markus Weber, wie stellt das ASTRA sicher, dass es nicht zum Verkehrskollaps kommt?

Das Bundesamt für Strassen ist bestrebt, die Kapazität der Stadtautobahn auch während den Bauarbeiten möglichst hochzuhalten. Tagsüber sollen jeweils zwei Spuren je Fahrtrichtung zur Verfügung stehen. Die Arbeiten in den Tunnels, die nur im Gegenverkehr und unter Sperrung einer Röhre durchgeführt werden können, sind in der Nacht geplant. Gemäss unseren Prognosen ist aber zu den Spitzenstunden eine Verkehrsreduktion um zehn Prozent oder rund 8100

Markus Weber, Projektleiter Stadtautobahn ASTRA:

«Sensibilisierung ist wichtig.»





Die Sanierung der Stadtautobahn fordert alle Beteiligten.

Fahrzeuge notwendig, damit ein Kollaps abgewendet werden kann. Zusammen mit Kanton und Stadt St.Gallen wollen wir darum die Verkehrsteilnehmer dazu bewegen, auf Bus und Bahn umzusteigen.

Gerade Bus-, Bahn- und Postautobetreiber befürchten, dass der Verkehr zu Stosszeiten in die Innenstadt ausweicht und sie dadurch die Fahrzeiten nicht mehr einhalten können. Wie entkräften Sie diese Bedenken?

Zur Förderung des öV wird geprüft, wo Busse an neuralgischen Stellen auf ihrer Fahrt durch die Stadt bevorzugt werden können. Wenn wir aber keine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs erreichen können, nützen diese punktuellen Massnahmen wenig. Am Zielführendsten ist es, wenn Automobilisten wenn möglich auf den öffentlichen Verkehr ausweichen. Tritt der Umsteigeeffekt ein, werden die Kapazitäten des öV je nach Bedarf erhöht.

Unser wichtigstes Instrument ist deshalb eine Informationskampagne. Mit Inseraten, Plakaten und anderen Kommunikationsmassnahmen wollen wir die Bevölkerung sensibilisieren. Mit der Kampagne richten wir uns auch an Unternehmen im Raum St.Gallen, um möglichst alle Direktbetroffenen erreichen zu können.

Wie realistisch ist diese Informationskampagne? Nicht jeder Arbeitnehmer kann die Arbeitszeiten selber wählen ...

Dass der Flexibilität bei den Arbeitszeiten zuweilen Grenzen gesetzt sind, ist uns bewusst. Da wir aber auch «nur» eine Verkehrsreduktion von zehn Prozent – wohlgemerkt zu Stosszeiten – fordern, halten wir dieses Ziel für realistisch. Wir hoffen diesbezüglich auch auf ein Entgegenkommen der Arbeitgeber. Da am Morgen und am Abend eine Stunde vor und nach der Spitzenstunde Reserven auf der Autobahn vorhanden sind, kann auch eine frühere Fahrt an den Arbeitsplatz respektive eine spätere Heimreise Teil der Lösung sein.

Derzeit befinden wir uns in der Corona-Krise. Viele Pendler nehmen wenn möglich das Auto statt Bus und Bahn – das könnte auch noch nächstes Jahr nochmals zu mehr Verkehr auf der Stadtautobahn führen.

Bedingt durch die Corona-Krise hat das ASTRA eine Verschiebung hin zum motorisierten Individualverkehr festgestellt. Aktuell ist kaum vorhersehbar, wie die Situation in einem Jahr aussehen wird. Gerade die letzten Monate haben aber

gezeigt, wie gross die Bereitschaft für Verhaltensänderungen in der Gesellschaft ist. Das wird auch bei der Sanierung der Stadtautobahn nicht anders sein. Zudem wird die permanente Baustellenverkehrsführung erst Anfang 2022 eingerichtet. Wir hoffen, dass sich bis dahin die Situation normalisiert hat.

Hat das ASTRA Erfahrungen aus anderen Städten, auf die man bei der Sanierung der Stadtautobahn zurückgreifen kann?

Aktuell setzt die Infrastrukturfiliale Winterthur zwischen Zürich-Ost und Stadtzentrum Zürich das Projekt Einhausung Schwamendingen um. Die Bauarbeiten werden in dicht besiedeltem Gebiet durchgeführt; im Zuge der Sanierung des Schöneichtunnels müssen auch Tunnelröhren für den Verkehr gesperrt werden. Dies sogar tagsüber. Zudem sind auch die Erfahrungen aus der Gesamterneuerung Cityring Luzern (2009-2013) in die Planung für die kommende Instandsetzung der Stadtautobahn St.Gallen eingeflossen. Bei diesen Projekten zeigt sich: Frühzeitige Information und Sensibilisierung sind die wichtigsten Mittel, um das Verständnis seitens der Verkehrsteilnehmenden zu wecken.

«Tritt der Umsteigeeffekt ein, werden die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs je nach Bedarf erhöht.»

Und was empfehlen Sie den St.Galler Automobilisten und öV-Nutzern konkret?

Im Zentrum unserer Infokampagne steht der Buntspecht Fredi Vogl. Ich empfehle ihnen also, was auch die Botschaft unserer Identifikationsfigur ist: «Gib dem Stau keine Chance, sondern mach etwas Besseres daraus!». Um den Verkehrskollaps zu verhindern, sind wir auf Unterstützung angewiesen. Dabei zählt jede Fahrt, die innerhalb der Stosszeiten vermieden wird.

Text: Tanja Millius

Bilder: Marlies Thurnheer, ASTRA

Appenzeller Schaukäserei

Würziges Genusserlebnis für Leader, Teams und Kunden



Erstmals seit gut 40 Jahren war das bestgehütete Geheimnis der Schweiz während rund zwei Monaten noch strenger geschützt. Der Covid 19-Lockdown schloss die Erlebniswelt des Appenzeller® Käse in Stein AR, die sonst an 364 Tagen im Jahr für das Publikum geöffnet ist.

Das Genusserlebnis ist zurück – sönd willkommen!

Die Appenzeller Schaukäserei nimmt die Besucher mit auf eine Entdeckungsreise der besonderen Art und sorgt bei jedem Besuch sowohl für Spass als auch Aha-Momente. Beispielsweise erfolgt die Herstellung des Appenzeller® Käses unter strengen Vorschriften und Qualitätskontrollen. Dies hat es in sich, denn die Herstellung des würzigsten Käses der Schweiz lässt sich bis ins Mittelalter zurückverfolgen, wo der Appenzeller® Käse erstmals im 13. Jahrhundert in einer Urkunde erwähnt wird.

Tradition und Moderne gehen Hand in Hand

In der Erlebnisausstellung vereinen sich traditionelles Brauchtum und modernste Käseherstellung zu einer gelungenen Mischung aus Althergebrachtem und einem Einblick in die Realität der Gegenwart. Man kommt dem Geheimnis tatsächlich auf die Spur, wieso der Appenzeller® Käse der würzigste Käse überhaupt ist. Alles wird dennoch nicht verraten: Das Rezept der berühmtesten Kräutersulz bleibt auch hier streng geheim. Aber natürlich darf auf dem

Rundgang auch vom würzigen Käse genascht werden. Immer wieder für grosse Augen sorgen nicht zuletzt der Blick ins riesige Käsekessi mit rund 6000 Litern Milch, auf die mächtige Käsepresse oder auch in den imposanten Käsekeller, wo bis zu 12500 Laibe Appenzeller® Käse lagern.

Unvergessliche Erlebnisse und würzige Überraschungen

Die Appenzeller Schaukäserei ist nicht nur für Individualgäste das ideale Ausflugsziel, sondern bietet auch für Gruppen ein abwechslungsreiches Programm. Angefangen bei einem Apéro im Gartenrestaurant über eine Führung durch den Schaubereich mit einem anschliessenden Essen ist alles dabei. Weiter stehen Gruppenangebote wie Degustationen mit Bier oder Most, selbst Chäshörnli kochen oder gar selbst Käseherstellen zur Auswahl. Ganz egal ob Seminar, Mitarbeiter- oder Kundenanlass, das Team der Appenzeller Schaukäserei setzt alles daran, dass der Anlass einfach unvergesslich wird. Oder darf es ein würziges Mitarbeiter- oder Kundengeschenk sein? Das Käse- und Spezialitätengeschäft verwöhnt Leader, Teams und Kunden gerne mit massgeschneiderten Überraschungen, auch per Postversand in die ganze Schweiz.

Sönd willkommen bi ös!

Weitere Informationen:
schaukaeserei.ch oder 071 368 50 70



**JETZT BUCHEN
ODER
BESTELLEN**
+41 (0)71 368 50 70

FÜR JEDEN GESCHMACK ETWAS DABEI

Entdecken Sie unser Angebot
für Ihren nächsten Anlass.

www.schaukaeserei.ch



**SÖND
WILLKOMM
BI ÖS**

TCS – immer an meiner Seite.



TCS eMobility Day

Erleben Sie Elektromobilität

St. Gallen, Strassenverkehrsamt,

Prüfstelle Winkeln, Biderstrasse 6, 9015 St. Gallen

Samstag, 29. August 2020, 9.30 – 16.30 Uhr

Mehr Informationen: tcs.ch/edays



Der TCS steht auf Ihrer Seite

Die gelben Patrouillenfahrzeuge sind nach wie vor die Aushängeschilder des TCS. Ihnen hat der Club seine aussergewöhnliche Popularität zu verdanken. Dass der TCS aber weit mehr als «nur» die Pannenhilfe anbietet, ist vielen noch zu wenig bekannt.



Neben den Versicherungsleistungen wie Pannenhilfe, Fahrzeug-, Rechtsschutz- und Reiseschutz profitieren die Mitglieder von zahlreichen Mitgliedervorteilen. Die drei Service-Center der TCS-Sektion St.Gallen-Al in St.Gallen, Sevelen und Eschenbach bieten ausserdem eine Reihe von nützlichen Dienstleistungen an.

Amtliche Motorfahrzeugprüfungen MFK

Haben Sie vom Strassenverkehrsamt ein Aufgebot zur Fahrzeugprüfung erhalten? Sie können Ihr Fahrzeug auch direkt beim TCS prüfen lassen. Melden Sie sich nach dem Erhalt des amtlichen Aufgebotes spätestens fünf Arbeitstage vor dem Termin beim gewünschten Service-Center an und vereinbaren Sie einen für Sie passenden Termin. TCS-Mitglieder profitieren von einem Preisnachlass. Geprüft werden in den drei Centern Personenwagen, Motorräder und Roller sowie Leicht-, klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge. Lieferwagen bis 3,5 Tonnen können nur in St.Gallen und Eschenbach geprüft werden. Allfällige Nachkontrollen können ebenfalls in einem der TCS-Service-Center durchgeführt werden.

TCS-Occasionstest

Wer beim Kauf oder Verkauf eines Gebrauchtwagens keine unangenehmen Überraschungen erleben will, tut gut daran, das Fahrzeug einem vertrauenswürdigen Test zu unterziehen. Der Occasionstest geht wesentlich weiter als die amtliche Prüfung. Der Test bietet eine umfassende Analyse des Fahrzeuges, von allen mechanischen Elementen über die Elektronik bis zur Qualität des Lackes. Ausserdem wer-

den Servicehefte, Fahrzeugausweise, Abgasdokumente, die Konformität von technischen Änderungen und die Anzeigengenauigkeit sowie das Fahrverhalten überprüft. Mit dem Prüfbericht erhalten Käufer und Verkäufer ein glaubwürdiges Dokument, das eine solide Basis für Preisverhandlungen bildet.

Unabhängige Experten

Die TCS-Prüfer sind qualifizierte Verkehrsexperten, die eine mehrjährige Zusatzausbildung und eine staatliche Prüfung abgelegt haben. Sie arbeiten völlig neutral und unabhängig von Marken. In den drei Service-Centern steht ihnen eine moderne Infrastruktur mit den aktuellsten Messgeräten und umfassenden Testmöglichkeiten zur Verfügung.

Was immer Sie für Ihre Mobilität brauchen:

TCS-Service-Center St.Gallen

Zürcher Strasse 475
Telefon 071 313 75 00

TCS-Service-Center Sevelen

Gonzenstrasse 7
Telefon 081 785 36 56

TCS-Service-Center Eschenbach

Alte Schmerikonstrasse 5
Telefon 055 292 10 01



Kompetenz, Qualität und Zuverlässigkeit bei Nutzfahrzeugen und PW

Die ALFAG Weinfelden AG hat sich in der Ostschweiz als starker Partner im Bereich Nutzfahrzeuge einen Namen gemacht. Anfangs März wurde die ALFAG Automobile AG eröffnet. Der offizielle Nissan Partner zeigt am selben Standort an der Amriswilerstrasse 110 in Weinfelden in zusätzlichen Räumlichkeiten neu auch PW Modelle der Marke NISSAN.



Die ALFAG Weinfelden AG zählt in der Ostschweiz seit Jahren zu den führenden Unternehmen im Bereich Nutzfahrzeuge und ist das erste seiner Branche, welches nach ISO 9001 zertifiziert wurde. Das oberste Ziel der Firma sind zufriedene Kunden. Dabei setzt ALFAG auf ihre beiden bewährten Hausmarken MAN und NISSAN. Ein hoch qualifiziertes Fachteam, ein top moderner Werkstattbetrieb sowie eine breitgefächerte Dienstleistungs-Palette bieten seit Jahrzehnten in der Nutzfahrzeugbranche die Gewähr für zufriedene Kunden.

Pannen- und Notfalldienst

Ob Panne oder Systemversagen, das Team von ALFAG Weinfelden lässt das Fahrzeug ihrer Kunden nicht auf der Strecke stehen. Die ALFAG Weinfelden AG garantiert ihren Kunden auf dem Gebiet des Kantons Thurgau über das ganze Jahr einen rund um die Uhr einsatzbereiten Notfall-Dienst und ist auch bei Unvorhergesehenem der zuverlässige Partner – Tag und Nacht.

Neu auch Partner für Nissan Personenwagen

Anfang März wurde an der Amriswilerstrasse 110 in Weinfelden die ALFAG Automobile AG neu eröffnet. In den umgebauten und erweiterten Räumlichkeiten an der Amriswilerstrasse 110 präsentieren sich nun die innovativen Per-

sonenwagen von Nissan. Neben dem Verkauf der gesamten Nissan Palette, bietet ein qualifiziertes Fachteam die kompletten Unterhalts- und Servicearbeiten für alle Marken an.

**Zwei starke Partner für einen Topservice:
ALFAG Weinfelden AG & ALFAG Automobile AG.**

ALFAG Weinfelden AG

Amriswilerstrasse 108, 8570 Weinfelden
Telefon 071 626 60 30 Zentrale und 24-h-HOTLINE

Die Öffnungszeiten Werkstatt + Verkauf:

Montag-Freitag:	07:15 - 12:00	13:15 - 17:15
Samstag:	07:15 - 12:00	

ALFAG Automobile AG

Amriswilerstrasse 110, 8570 Weinfelden
Telefon 071 626 60 60 Zentrale

Die Öffnungszeiten Werkstatt + Verkauf:

Montag-Freitag:	07:15 - 12:00	13:15 - 17:15
Samstag:	08:00 - 14:00	nur Verkauf

info@alfag.ch, www.alfag.ch



Emissionsfrei in die Innenstadt

Camion Transport AG erprobte ein Citylogistik Konzept mit nachhaltigen Transportmitteln innerhalb der Logistikkette. Die einjährige Pilotphase mit der Belieferung der Stadt St.Gallen ist inzwischen abgeschlossen, die Bilanz positiv und die Weichen für weitere Teilprojekte sind gestellt.

Die Citylogistik braucht umweltverträgliche Lösungen. Camion Transport startete deshalb im Juni 2019 das Pilotprojekt «Emissionsfrei in die Innenstadt». Der Logistikdienstleister kombinierte in diesem Konzept die umweltfreundlichen Transportmittel Bahn, Elektro-Lkw und eBike, eScooter oder Velo zu einer nachhaltigen Logistikkette. Im Einsatz stand der erste schwere Elektro-Lkw «eActros» von Mercedes-Benz Trucks. Der Velokurier St.Gallen schloss den Weg der grünen Sendung auf Stadtgebiet ab.

«Das Konzept steht für eine zukunftsweisende intelligente Güterfeinverteilung. Im Bereich von Kleinsendungen für die Citylogistik ist der eingeschlagene Weg richtig», hält Josef Jäger, Direktor Camion Transport fest. Die Pilotphase zeigte allerdings auch die Herausforderungen auf.

Ein Elektro-Lkw integriert sich sehr gut in den Ablauf der emissionsfreien Auslieferung. Für den Einsatz der gebündelten Feinverteilung im Stadtgebiet war die limitierte Reichweite kein Stolperstein. Wichtig ist die Verfügbarkeit leistungsfähiger Stromtankstellen für schwere Nutzfahrzeuge. Diese ist heute nur bedingt erfüllt. Neue Technologien haben

ihren Preis. «Ich schätze die Gesamtkosten liegen beim ein- einhalbfachen zu einem vergleichbaren Dieselfahrzeug. Eine verlässliche Kalkulation ist noch nicht möglich. Wesentliche Angaben zu Kostenblöcken wie Anschaffungspreis und Unterhalt fehlen. Der eActros ist ja noch in Erprobungsphase», erklärt Josef Jäger.

Die Partnerschaft mit dem Velokurier St.Gallen hat sich bewährt und läuft weiter. Die Kombination von Lkw mit Muskelkraft war für den Logistikspezialisten Neuland. Doch es ist spannend und beide Seiten profitieren. Aufgrund der positiven Erfahrungen arbeitet Camion Transport bereits an weiteren Standorten mit Velokurieren zusammen.

Nächste Schritte

Die ambitionierte Zielsetzung, ab 2025 die Innenstädte emissionsfrei zu beliefern, bleibt bestehen. Die Aufnahme des eActros in die Fahrzeugflotte analysiert die Geschäftsleitung, sobald er in Serienproduktion geht. Bis dahin nimmt Camion Transport drei Elektro-Lkw des Modells «eCanter» der japanischen Daimler-Tochter Fuso in Betrieb und sammelt weiter Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen im Verteilverkehr.



Regionalbahn Turbo

Ein Teil der S-Bahn Bodensee



Ist die S-Bahn Bodensee eine Vision, eine Utopie oder bereits Realität? In Teilen der Bodenseeregion ist sie bereits Realität. Die Regionalbahn Turbo betreibt auf der Südseite des Bodensees im Auftrag der Besteller einen Teil der S-Bahn St.Gallen.

Was zeichnet eine S-Bahn aus? Eine S-Bahn ist ein zusammenhängendes Liniennetz mit einem Taktfahrplan. Die Züge verkehren mindestens alle 30 Minuten. Die Infrastruktur an den Bahnhöfen (Bahnsteige) ermöglicht ein stufenfreies Einsteigen. In den Knotenbahnhöfen bestehen gute Anschlussmöglichkeiten. Die kombinierte Mobilität ist mit Bussen, Taxi, Park and Ride, Bike and Ride und Carsharing sichergestellt. Ein einheitliches Tarifsysteem und eine kundenorientierte Kommunikation/Information (z.B. Liniennetzplan) erleichtern den Zugang zum System. Die Turbo Seelinie mit der S-Bahn-Linie S8 von Schaffhausen über Kreuzlingen – Romanshorn nach St.Gallen entspricht fast durchgängig diesem Standard. Die Züge fahren täglich von Betriebsbeginn um 5.00 Uhr bis Betriebsende nach Mitternacht im durchgehenden 30-Minuten-Takt. Auf dem Abschnitt St.Gallen bis Kreuzlingen Hafen wird dieses gute Angebot zusätzlich

stündlich mit einem RegioExpress nach Konstanz ergänzt. Die Agglomerationen Kreuzlingen/Konstanz, Romanshorn und St.Gallen sind hervorragend vernetzt. Am internationalen Bodensee überwindet die Bahn zunehmend die Grenzen. Konstanz ist mit der Schwarzwaldbahn und dem Seehas nicht nur gut Richtung Norden erschlossen. Seit Dezember 2019 fahren stündlich fünf Züge von SBB und Turbo von der Schweiz her in den Bahnhof Konstanz ein und stellen so die grenzüberschreitenden Verbindungen sicher. Noch muss in Konstanz umgestiegen werden. Es gibt aber Pläne, dass der Turbo RegioExpress St.Gallen – Konstanz ab ca. 2028 weiter nach Singen – Schaffhausen – Basel fährt. Mit diesem Zug wären die Regionalzentren am westlichen Bodensee optimal miteinander verbunden. Voraussetzung für diesen Zug ist die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Erzingen – Basel auf deutschem Gebiet. Der Abschnitt Schaffhausen – Erzingen wurde mit



Thurbo ist ein Unternehmen der SBB mit Beteiligung des Kantons Thurgau. Das Thurbo Netz erstreckt sich mit einer Netzlänge von 658 Kilometern über die ganze Ostschweiz mit den Kantonen Thurgau, St.Gallen, Zürich, Schaffhausen, Aargau, Appenzell Ausserrhoden und Graubünden sowie grenzüberschreitend nach Baden-Württemberg. Thurbo fährt jene Leistungen im Regionalverkehr, welche die Kantone und der Bund bei ihr bestellen. Ein Team von 475 Mitarbeitenden hält Thurbo in Fahrt. Die Lokführerinnen und Lokführer bringen die Züge Tag und Nacht sicher ans Ziel. Das Zugpersonal übernimmt Kontroll- und Serviceaufgaben. Die Disposition und die zentralen Aufgaben werden in der Geschäftsstelle in Kreuzlingen erledigt.

thurbo.ch

Express erreicht man mehrmals täglich ab Romanshorn umsteigefrei Lindau. In Kombination mit den Eurocity-Zügen Zürich – München sind St.Gallen und Lindau stündlich mit maximal einmal Umsteigen verbunden. Auch Dornbirn soll in den nächsten Jahren besser an die Schweiz angebunden werden. Was fehlt für die Vision S-Bahn Bodensee? Eine «Ringbahn» ist nicht das primäre Ziel; die nationalen Konzepte, die Verkehrsströme und die Anschlussknoten müssen im Vordergrund stehen. Dort wo die nationalen Konzepte nicht aufeinanderpassen müssen geeignete «Lückenschlüsse» realisiert werden. Der durchgehende 30-Minuten-Takt nach dem Modell der Thurbo Seelinie muss zum Standard werden. Das bereits existierende gute S-Bahn- bzw. S-Bahn-ähnliche System auf vielen Linien am Bodensee hat leider kein Gesicht (Namen, Nummerierung, Liniennetzplan, Kommunikation). Grenzüberschreitende Tickets zwischen den Verbunden sind teilweise vorhanden, aber noch nicht flächendeckend nutzbar. Das betrifft auch Online- und Mobile-Tickets. Die Regionalbahn Thurbo engagiert sich grenzüberschreitend mit den Partnerbahnen, damit die S-Bahn-Bodensee Wirklichkeit wird.

finanziellen Mitteln der Schweiz schon vor einiger Zeit elektrifiziert. Im Bahnausbauprogramm STEP2025 der Schweiz sind auch finanzielle Mittel für den verbleibenden Abschnitt Erzingen – Basel vorgesehen. Die Signale stehen auf Grün. Thurbo engagiert sich auch am östlichen Bodensee für zusätzliche grenzüberschreitende Züge. Als erster Schritt wird von den nationalen Bahnen SBB, ÖBB und DB im Dezember 2020 der 2-Stunden-Takt Zürich – St.Gallen – Bregenz – Lindau – München in Betrieb genommen. Die notwendige Elektrifizierung Lindau – München und der Bahnhof Lindau Reutin sind im Dezember 2020 betriebsbereit. Thurbo plant jedoch weiter. Zusammen mit den ÖBB sind ein Jahr später weitere grenzüberschreitende Verbindungen vorgesehen. Mit der S7/dem Bodensee



Carsharing und öffentlicher Verkehr ergänzen sich optimal. Über 1000 Mobility-Fahrzeuge stehen schweizweit an einem Bahnhof bereit und ermöglichen die Weiterfahrt zum Ziel. In einem Pilotprojekt hat Thurbo in Partnerschaft mit Mobility Elektroautos an sieben Regionalbahnhöfen im Thurgau realisiert. Mit der Unterzeichnung der E-Charta Bodensee der Internationalen Bodensee-Konferenz engagiert sich Thurbo für eine nachhaltige Mobilität am Bodensee. Carsharing mit Elektro-Fahrzeugen gehört genauso dazu, wie die elektrischen Triebwagenzüge von Thurbo.

thurbo.ch/carsharing

Ohne Umsteigen vom Land in die Stadt

Die neue Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen (AB) ist ein Erfolg, die Nachfrage nach einer stadtquerenden Verbindung hoch. Dies zeigen die neusten Zahlen der Linie Trogen-St.Gallen-Appenzell. Im Gespräch erklären die Leiterin Marketing/Kommunikation Erika Egger und der Leiter Betrieb Thomas Halter, was für weitere Neuerungen geplant sind und wie sich die AB auf die Sanierung der Stadtautobahn in St.Gallen vorbereiten.



Thomas Halter und Erika Egger.

Erika Egger, Thomas Halter: Wie hat sich der Pendlerverkehr seit der Einführung der Durchmesserlinie von und nach St.Gallen entwickelt?

Egger: Seit Bestehen der durchfahrenden Züge haben wir zweimal während einer Woche die Nachfrage erhoben und die Fahrgäste gefragt, wo sie eingestiegen sind und wohin sie reisen. Das Resultat ist sehr erfreulich: Rund ein Fünftel aller Fahrgäste fährt über den St.Galler Hauptbahnhof hinaus. Für uns zeigt es, dass das Angebot auf der DML sehr gut angenommen wurde. Auch der neue Viertelstundentakt auf dem Abschnitt St.Gallen-Teufen wird positiv aufgenommen. Ich bin überzeugt, dass die Anzahl Fahrgäste in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird und dank des attraktiven Viertelstundentaktes zu Hauptverkehrszeiten bereits heute ein Umsteigeeffekt beim Pendlerverkehr erreicht wurde. Tatsache ist, dass die Nachfrage zwischen Appenzell und St.Gallen 2019 gegenüber 2018 um knapp 13 % zugenommen hat.

Wie erklären sich die AB die grosse Nachfrage nach der Durchmesserlinie?

Egger: Die DML bietet den Fahrgästen eine schnelle, sichere und bequeme Reise. Zu den Hauptverkehrszeiten gibt es seit Mitte März 2019 den Viertelstundentakt ab Trogen über St.Gallen bis Teufen und umgekehrt. Die Reise von Teufen bis ins Stadtzentrum beispielsweise dauert gerade mal noch 18 Minuten. Da kann das Auto nur schwer mithalten, wenn man weitere Faktoren wie das aktuelle Verkehrsaufkommen mit Staus und die Parkplatzsituation in der Stadt mitberücksichtigt. Auch Appenzell profitiert: Mit den beiden Schnellzugsverbindungen frühmorgens von Appenzell Richtung St.Gallen und frühabends von St.Gallen Richtung Appenzell verringert sich die Fahrzeit für Pendler auf gut 35 Minuten, das macht die Verbindung sehr attraktiv.

Halter: Ein Erfolg sind auch die neuen Zugskompositionen: Dank Niederflur ist die Reise für Familien mit Kinderwagen, aber auch für Menschen mit einer körperlichen Behinderung viel komfortabler. Ein weiterer Vorzug bietet sich mit den



In 18 Minuten von Teufen nach St.Gallen.

Tangozügen auf der Linie Trogen–St.Gallen: Hier gibt es seit Ende 2018 ein 1.-Klasse-Abteil mit einer gratis Appenzeller Zeitung pro Tisch.

«Ich bin überzeugt, dass dank der DML bereits heute ein Umsteigeeffekt beim Pendlerverkehr erreicht wurde.»

Erika Egger, Leiterin Marketing und Kommunikation AB

Anwohner der Gemeinde Speicher und Trogen klagten, dass die Bremsen der neuen Fahrzeuge sehr laut seien.

Halter: Es sind nicht Bremsgeräusche, die stören, sondern ein Quietschen, das bei der Reibung zwischen Rad und Schiene

bei ungünstigen Witterungsverhältnissen entsteht. Wir sind laufend daran, dieses «Kurvenkreischen» zu minimieren, da wir möglichst geräuscharm durch die Siedlungsgebiete fahren wollen. Zunächst wurde versucht, das Kreischen an neuralgischen Stellen durch ein manuelles Konditionieren (Schmieren) der Schienen zu verringern, in dem der Lokführer per Knopfdruck die Abgabe einer Flüssigkeit auf die Schienen auslöst. Dies brachte jedoch nicht den gewünschten Erfolg. Seit August erfolgt die Konditionierung deshalb automatisch. Sie nimmt dabei auf die unterschiedlichen Witterungsverhältnisse Rücksicht.

Egger: Konkret wurden an sechs kritischen Standorten Messsysteme installiert. Sie messen den Lärm der vorbeifahrenden Züge kontinuierlich. Die Messwerte werden von einer zentralen Datenbank erfasst und ausgewertet. Damit lässt sich der Einfluss der äusseren Bedingungen genau erfassen und die Schienenkonditionierung optimieren. Die Geräuschemissionen dürften dadurch deutlich geringer werden. Ganz vermeiden werden sie sich aber nicht lassen.

Hinsichtlich 2021 stehen die AB vor grossen Herausforderungen wegen der Sanierung der Stadtautobahn, wo Zusatzverkehr in der St.Galler Innenstadt befürchtet wird.

Halter: Eine Arbeitsgruppe unter Federführung des Kantons St.Gallen arbeitet an dieser schwierigen Thematik. Bereits heute fährt der ganze Verkehr durch die Innenstadt, wenn die Stadtautobahn blockiert ist. Für uns ergeben sich Herausforderungen im Bereich Marktplatz/Schibenertor, wo wir infolge Mehrverkehr zu viel Zeit brauchen. Hier sind Massnahmen in der Planung, damit der Fahrplan eingehalten und die Anschlüsse gesichert werden können.

«Wir wollen unseren Kunden aus den verschiedensten Siedlungsgebieten attraktive Anschlüsse bieten.»

Thomas Halter, Leiter Betrieb AB

Was für Projekte stehen für die AB in nächster Zukunft an?

Egger: In Zusammenhang mit der Fertigstellung der Durchmesserlinie gibt es aktuell zwei spannende Projekte. Es sind

dies die Streckenbegradigung beim Güterbahnhof St.Gallen sowie die neue Haltestelle Güterbahnhof. Deren Inbetriebnahme ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 geplant. Hier profitieren Kundinnen und Kunden von der Erschliessung der Quartiere mit der Bahn, quasi ein St.Galler Tram. Die Stadt St.Gallen plant eine Passerelle über die Geleise der SBB, damit Bewohnerinnen und Bewohner des St.-Otmar-Quartiers direkt zur neuen Haltestelle gelangen.

Halter: Das zweite grosse Projekt ist ein neues, modernes Servicezentrum in Appenzell für die Instandhaltung der neuen Niederflurfahrzeuge Tango und Walzer und für diverse Dienste der Infrastruktur. Es ersetzt die heutigen Standorte Gais und Herisau und bietet moderne Arbeitsplätze. Mitte August wird das Projekt dem Bundesamt für Verkehr eingereicht. Der Baustart ist auf Herbst 2021 geplant; die Bauzeit wird zwei Jahre dauern. Daneben gilt es, alle Bahnhöfe behindertengerecht umzubauen.

Text: Stephan Ziegler

Bilder: Marlies Thurnheer

Anzeige

OSTSCHWEIZ DRUCK

Hofstetstrasse 14 • 9300 Wittenbach • ostschweizdruck.ch



**Herausforderung
angenommen.**

east#digital conference

#Wo? Startfeld St. Gallen, 10 bis 17.30 Uhr

Verpflegung by  get together by 

Platinsponsor

swisspeers

Goldsponsor



Medienpartner

TAGBLATT

LEADER



Daniela Lager

Leitung Podiumsdiskussion
zum Thema «Digitale
Medienkompetenz».



Anja Graf

Vom Start-up zum
Schweizer Marktführer.



Pascal Kaufmann

Die Zukunft menschlicher
Intelligenz.



Prof. Dr. Maren Urner

Schluss mit dem täglichen
Weltuntergang.



Roland Siegenthaler

Tageszusammenfassung
echt praktisch.



KLIMANEUTRALER EVENT

Jetzt Ticket sichern:
www.eastdigital.ch/conference

autolang.ch
kreuzlingen und frauenfeld
mobilität
seit 1929

Die neue Dimension.

Neueröffnung Kreuzlingen.
5./6. September 2020, 10-17 Uhr.



Auto Lang AG

Kreuzlingen

Sonnenwiesenstrasse 17
8280 Kreuzlingen
Tel. 071 686 84 44

Frauenfeld

Langfeldstrasse 76
8500 Frauenfeld
Tel. 052 723 29 29



www.autolang.ch