

LEADER

DAS OSTSCHWEIZER UNTERNEHMERMAGAZIN

leaderdigital.ch

August 6/2022

Preis CHF 8.50

20. Jahrgang



Basiert Ihre Cyber-Security auf Annahmen? Jetzt testen:



Walter Locher:

*Engpassbeseitigung
als dringendes Anliegen.*

Sauber bleiben!

pronto
Wir verstehen mehr
als Reinigung.

pronto-ag.ch

Mobilität:

Ostschweiz, quo vadis?

Start-ups:

Wer hat Corona überlebt?

Personalmangel:

Ist die Gastronomie noch zu retten?

Bildung macht stark!

bzbs.

bzbs.ch



ROLEX

DATEJUST

Die Datejust ist die klassische Rolex par excellence und war das erste automatische und wasserdichte Armbandchronometer, das auf dem Zifferblatt das Datum in einem Sichtfenster anzeigte. Auch weiterhin ist sie der Inbegriff eines zeitlosen Stils.

#Perpetual



HUBER



OYSTER PERPETUAL DATEJUST 31

**Immer offen:
unser COFOX
Online-Shop
für Bürotechnik,
Zubehör,
Papiere und
mehr.**



Schnell bestellt und geliefert: Bürobedarf aus dem COFOX Online-Shop

Effizient soll es gehen mit dem Nachbestellen, wenn der Toner fertig ist oder nur noch ein einziger Pack Kopierpapier im Gestell liegt. Das ist mit wenigen Clicks 365 Tage lang rund um die Uhr möglich. Unser COFOX Online-Shop ist Ihr praktisches Servicetool für alles, was den Büroalltag einfacher macht.

Dabei ist der COFOX Online-Shop grösser und kreativer, als Sie es erwarten. Er ist übersichtlich strukturiert in Bürobedarf, Bürotechnik/ Kleingeräte, Druckerzubehör, IT-Zubehör, Papier/Etiketten, Schule/Schreibbedarf, COFOX Kopierpapiere und Plotter Zubehör. Nebst Klassikern wie Agenden, Druckerzubehör für Inkjet oder Laser, Bindesystemen, Speichermedien, Notebook Zubehör, Etiketten, Folien, Grusskarten oder Drucker- und Plotterpapieren finden Sie viel Nützliches für die Büroeinrichtung, Hygiene, Firmenküche, Konferenz oder zur Deko. Und dazu Dinge, die man im Tagesgeschäft oft nicht auf dem Radar hat: zB. Aktenvernichter, Luftbefeuchter, Beschriftungssysteme, Ventilatoren, Laminiersysteme, Trennwände, Bürostühle oder sogar Snacks, Festartikel uvm.

Online bestellt und auf Wunsch bis ins Gestell geliefert

Unter gutem Service verstehen wir auch, dass Sie Produkte mit wenig Erklärungsbedarf einfach und schnell, rund um die Uhr online bei uns bestellen können. Dabei soll der Onlineshop kein Ersatz für unsere Bürotechnikprofis sein – vielmehr eine sinnvolle Ergänzung. Wenn es um massgeschneiderte Bürotechnik-Lösungen geht, führt nämlich kein Weg an unseren Experten vorbei. Für alles hingegen, was schnell bestellt ist und Ihnen den Büroalltag einfacher macht, gibt es den praktischen COFOX Online-Shop. Probieren Sie's aus: www.cofox.ch/shop

Bei Fragen rund um Bürotechnik nach Mass rufen Sie uns bitte an – wir beraten Sie gerne:
071 274 00 80

Hahnenkämpfe auf Nebenschauplätzen

Manchmal ist es ja schon zum Haarölseichen, wie man früher so schön sagte: Da herrscht Krieg in Europa, die Energie droht uns langsam, aber sicher auszugehen, der Franken steigt in ungeahnte Höhen – und unsere Politiker wissen nichts Besseres, als sich darüber auszulassen, ob ein Song namens «Layla» sexistisch sein könnte oder ob weisse Musiker Rasta-Locken tragen dürfen.

Die weltweite Konjunkturdynamik kühlt sich ab, auch das Produktionswachstum hat deutlich abgenommen. Grundsätzlich sind zwar noch genügend Aufträge vorhanden, aber die anhaltenden Lieferschwierigkeiten und der Fachkräftemangel – beides Probleme, von denen unsere KMU stärker betroffen sind als Grossunternehmen – beeinträchtigen die Produktion, so der aktuelle Konjunkturindikator von Raiffeisen.

Mittlerweile sind die Lieferengpässe zwar etwas weniger gravierend als in den Vormonaten. Dies ist aber nicht auf eine gesteigerte Produktion zurückzuführen, sondern eher auf die nachlassende globale Güternachfrage. Das sind keine gute Nachrichten.

Die Konjunkturaussichten bleiben weiter eingetrübt: In den USA und in der Eurozone schwächt sich das Wachstum wegen der hohen Inflation und der damit verbundenen Kaufkraftverluste ab. Die Auslandsnachfrage nach Schweizer Gütern droht damit weiter zu sinken; der starke Franken stellt eine immer grössere Belastung für unsere Wirtschaft dar. Das gleiche gilt für die rasant steigenden Energiekosten.

Und da plustert man sich als Politiker im Ernst mit einem Standpunkt für oder gegen einen Mallorca-Schlager, für oder gegen eine Filz-Frisur auf? Ich erwarte von unseren Volksvertretern, dass sie kommende Probleme antizipieren und für jede Herausforderung zumindest einen Plan A und einen Plan B in der Schublade haben. Wenigstens das sollte eine Lehre aus der Corona-Pandemie sein: Man muss auf alle Eventualitäten vorbereitet sein. Aber das ist offenbar von unseren Schönwetter-Politikern zuviel verlangt: Kaum wird es ernst, weicht man auf Nebenschauplätze aus, die einem zwar mediale Aufmerksamkeit garantieren, aber rein gar nichts zur Lösung unserer drängendsten Probleme beiträgt.

Bleibt nur zu hoffen, dass wieder politische Vernunft und ernsthaftes Arbeiten einkehren, sobald die Sommerhitze vorbei ist.

Natal Schnetzer, Verleger



Anzeige

**Ich will
Flexibilität.
Ich will
Nachhaltigkeit.
Ich will
Leidenschaft.**

**Ich brauche
exponorm.ch**

exponorm.

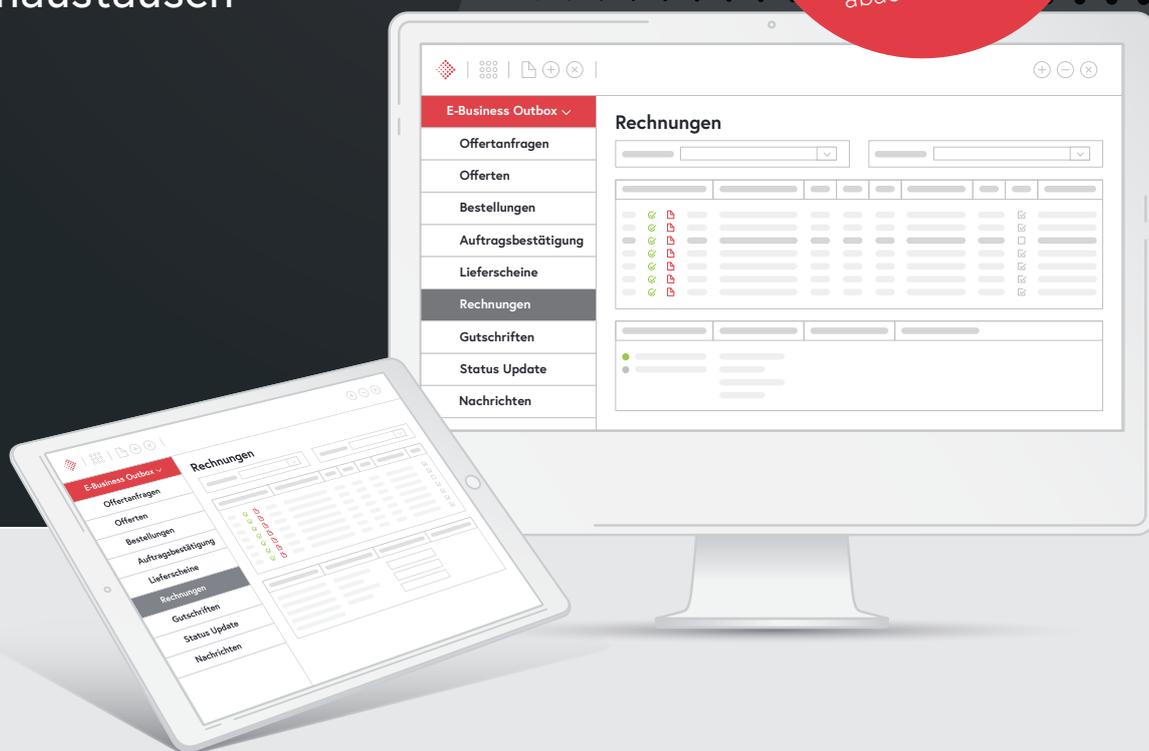
Mit diesem Rundumservice haben Sie kurze Wege zu Ihrem Messestand:
Beratung, Idee, Umsetzung.

071 282 38 00 info@exponorm.ch

Geschäftsdokumente automatisiert austauschen.

Abacus E-Business/E-Commerce –
die Software für den elektronischen
Dokumentenaustausch

Abacus Forum
Projektverwaltung
21. September 2022
hybrider Event
jetzt anmelden
abacus.ch/foren



Ihr Nutzen mit Abacus E-Business/E-Commerce

Abacus E-Business gewährleistet einen medienbruchfreien und hochautomatisierten Datenaustausch mit Geschäftspartnern – rund um die Uhr, an sieben Tagen pro Woche.

Digitalisieren Sie mit Abacus E-Business die Prozesse mit Ihren Kunden und Lieferanten und profitieren Sie vom Anschluss an gängige Netzwerke für E-Dokumente. Dies ermöglicht den Versand und Empfang von elektronischen Dokumenten (EDI) inklusive E-Rechnungen. Dadurch profitieren Sie von den Möglichkeiten, Daten mit Ihren Geschäftspartnern papierlos elektronisch auszutauschen und automatisch zu verarbeiten.



Weitere Informationen finden Sie unter:
abacus.ch/e-business

 **ABACUS**



Schützengarten produziert Migros-Bier

Nach der Abstimmung über den Alkoholverkauf lanciert die Migros ein alkoholfreies Bier. Hergestellt wird es in der Ostschweiz.

Mit bis zu 80 Prozent lehnten die zehn regionalen Migros-Genossenschaften kürzlich die Statutenänderungen zum Alkoholverkauf beim orangen Riesen ab. Als Antwort darauf lanciert die Detailhändlerin nun das alkoholfreie Bier «Non».

Wer das Bier produziert, war bislang nicht klar. Doch nun hat die Genossenschaft in ihrem hauseigenen Magazin bekannt gegeben, auf wen die Wahl gefallen ist: die Brauerei Schützengarten in St.Gallen.

«Wir freuen uns sehr, dass wir als älteste Brauerei der Schweiz dieses Bier für die Migros-Kundschaft herstellen dürfen. Es basiert auf einem individuellen Rezept», sagt Reto Preisig (Bild), Vorsitzender der Schützengarten-Geschäftsleitung, gegenüber dem Migros Magazin.

Das neue Migros-Bier wird ab 2023 in den Regalen stehen.

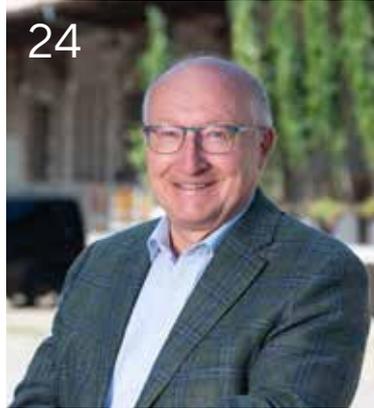
Inhalt

- 8 Spotlight**
Wichtiges in Kürze
- 14 Digital & Start-ups**
Ostschweiz 2.0
- 16 Schwerpunkt**
Mobilität: Ostschweiz, quo vadis?
- 52 Patrick Dörig**
Für wen sich Elektromobilität eignet
- 54 Personalmangel**
Ist die Gastronomie noch zu retten?
- 63 Start-ups**
Wer hat Corona überlebt?
- 78 Rückblicke**
ProOst 2022, St.Galler Forum
für Finanzmanagement und Controlling,
IHK Business Outlook, Aluwag
- 85 Vorschau**
Networking-Tag
- 83 Schlusspunkt**
Rosinenpicker

44



24



56





Anzeige

 **Universität St. Gallen**
Schweizerisches Institut für KMU
und Unternehmertum

Weiterbildungen für unternehmerische Persönlichkeiten aus KMU

Melden Sie sich jetzt zum nächsten Infoabend an.
Details und Anmeldung unter

[KMU-HSG.CH](https://www.kmu-hsg.ch)



Martina Ruch
CEO, Ruch Metallbau AG
Absolventin Intensivstudium KMU

Anpassung und Widerstand



Das Heranwachsen und Erwachsen-Werden besteht aus Anpassung und Widerstand. Anpassung wird in der Regel belohnt, Widerstand bestraft.

Widerstand hat aber auch eine kreative Seite. Wer sich an alles anpasst, riskiert, alle bisher praktizierten Fehler zu wiederholen. Das Heranwachsen einer neuen Generation ist auch für die Elterngeneration eine Chance, weil auch sie durch den Widerspruch und den Widerstand, den sie erwecken, ihr eigenes Verhalten überprüfen und verändern können. Bildung beruht immer auch auf Gegenseitigkeit. Eine total angepasste und pädagogisch und politisch gesteuerte Gesellschaft stagniert und verliert die gemeinsame Lernfähigkeit im Hinblick auf neue Herausforderungen. Grundsätzliche Totalopposition im Sinne einer revolutionären Abkehr von allem Bisherigen ist hingegen erfahrungsgemäss überwiegend destruktiv.

Kreative Dissidenz ist das Bestreben junger Menschen, anders zu sein als die Erwachsenen und den eigenen Willen durchzusetzen. Bei Kleinkindern ist dieser Widerstand oft stark ausgeprägt. Mit Lust und Beharrlichkeit sagen sie oft Nein, zu dem, was man von ihnen verlangt. Sogenannt «brave Kinder» haben mit ihrem Widerstand früh resigniert.

Die Anpassungsbereitschaft bei Heranwachsenden ist heute allgemein gross, und viele Jugendliche und vor allem Studenten adaptieren und assimilieren sich übermässig, sowohl gegenseitig als auch gegenüber Lehrenden. Der Schatten davon ist das andere Extrem: Widerstand aus Prinzip, und je aggressiver desto attraktiver. Radikales Verweigern, Stören und Zerstören ist kein Programm, und wer dies propagiert und praktiziert, hat das schöpferische Gleichgewicht zwischen Anpassung und Widerstand verloren.

Robert Nef, Publizist, St.Gallen

Die Schweiz macht sich zum Joggel

Vor 15 Jahren wurden mehr als eintausend Milliarden Franken ausländischen Privatkunden-Vermögens in der Schweiz verwaltet. Das waren noch Zeiten!

Ein paar Jahre vor der Aufgabe des Bankkunden-Geheimnisses hatten ausländische Privatkunden bei Schweizer Banken den Rekordbetrag von 1077 Milliarden Franken deponiert. Dazu kamen die Barguthaben und die Wertschriftenbestände bei Schweizer Banken im Ausland.

Dann folgte die Finanzkrise, und die Wertschriften gaben, vorübergehend, im Preis nach. Dafür kann die Schweizer Politik nichts. Für etwas Anderes aber schon: Die schleichende Abschaffung des Bankkunden-Geheimnisses veranlasst viele ausländische Privatkunden, unserem Finanzplatz für immer «Tschüss» zu sagen.

Vom Gipfel bis zur Talsohle nahmen die deponierten Wertschriften ausländischer Privatkunden um mehr als die Hälfte ab. Da hatte es gewiss auch vor dem Fiskus versteckte Gelder dabei. Aber sicher nicht nur. Jedenfalls verblieben keine 500 Milliarden bei uns. Zwischenzeitlich sind die Bestände wieder etwas angestiegen; sie erreichen jedoch kaum drei Fünftel des Höchststandes. Die Folge ist eine jährliche Einbusse von fünf bis sechs Milliarden Franken an Kommissionen.

Zudem wurden unsere Bankhäuser von ausländischen Gerichten zu Strafzahlungen von vielen Milliarden und, sehr schmerzhaft, zu schikanösen Bewährungsfristen verurteilt. Da muss man sich nicht wundern, wenn sich die Geldinstitute so reglos verhalten wie das sprichwörtliche Kaninchen vor der Schlange, wenn sie notwendige Überweisungen in Länder leisten sollen, die auf irgendeiner Sanktionsliste stehen.

Heute rapportieren die Schweizer Banken die Guthaben ihrer amerikanischen Kunden auf den Rappen genau an die US-Steuerbehörden. Und umgekehrt? Wir erhalten keine Meldungen von Schweizer Kunden, die in den USA Konti haben und damit allenfalls Steuern hinterziehen. Warum? Die Amerikaner haben sich nicht zum automatischen Informationsaustausch verpflichtet. Wie lange lassen wir uns noch vorführen?



Der Rheintaler SVP-Nationalrat Roland Rino Büchel ist Mitglied der Aussenpolitischen Kommission und Mitglied des Europarates.

Ehrenzeller tritt ab

Bernhard Ehrenzeller ist nur noch bis 2023 Rektor der Universität St.Gallen. Schon bei seiner Wahl 2019 war klar, dass der Strafrechtsprofessor nur vier Jahre im Amt bleiben würde – aus Altersgründen: Die Amtsdauer eines HSG-Rektors endet spätestens mit dem Ende des Semesters nach der Vollendung des 70. Lebensjahres. Ehrenzeller (*1953) wird demnach 2023 abtreten.

**Niggemann verstärkt Continuum**

Seit August 2022 ergänzt Denise Niggemann als Associate Partner das Continuum-Team. Das St.Galler Unternehmen ist auf Nachfolgeprozesse spezialisiert. Niggemann besitzt Aus- und Weiterbildungen wie MBA Unternehmensnachfolge und BBA Unternehmensführung KMU. Sie ist seit über 15 Jahren in der Beratung tätig.

Stadtmann wird Teil einer EU-Taskforce

Als Leiter des Kompetenzzentrums und Professor für psychische Gesundheit an der OST – Ostschweizer Fachhochschule wurde Manuel P. Stadtmann durch Mental Health Europe als Mitglied der neuen europäischen Taskforce für Co-Creation berufen. Stadtmann wird an der Überprüfung des Mental-Health-Europe-Rahmens für Monitoring und Evaluierung beteiligt.

**Lindenmann checkt bei Agentur am Flughafen ein.**

Seit Juli ergänzt Michael Lindenmann die Crew der St.Galler Agentur am Flughafen als Head of Communications. Der 33-jährige Wiler studierte Geschichte und Deutsche Sprach- und Literaturwissenschaft. Nach dem Studium zog es Lindenmann wieder in die Ostschweiz, wo er während sechs Jahren als Kommunikationsberater, Projektleiter und Verbandsmanager tätig war.

**Ammann übernimmt bei Neovac**

Mitte 2021 wurde Reto Ammann zum stv. Geschäftsleiter der NeoVac AG ernannt. Der langjährige Geschäftsleiter und Präsident des Verwaltungsrates, Rudolf Lanter, feierte kürzlich seinen 60. Geburtstag und übergab per 1. Juli das operative Zepter definitiv an Ammann. Lanter amtiert weiterhin als VR-Präsidenten und begleitet das Unternehmen in strategischer Hinsicht.



Aktuelle News aus der Ostschweizer Wirtschaft und Politik finden Sie täglich auf www.leaderdigital.ch

Kopf des Monats

Roman Brunner ist seit Anfang Juli der neue Mann an der Spitze des Bankrats der Thurgauer Kantonalbank.

Brunner übernimmt den Führungsstab im TKB-Bankrat von René Bock. Bock, der das strategische Führungsgremium der Thurgauer Kantonalbank 14 Jahre lang präsiert hatte, ist per Mitte Jahr zurückgetreten. Am 19. Mai führte er als Bankpräsident durch seine letzte Partizipanten-Versammlung der Thurgauer Kantonalbank – an der Bock nota bene auf das beste Resultat der TKB-Geschichte zurückblicken konnte, nachdem er die TKB 17 Jahre lang geprägt hatte.

Sein Nachfolger, der 51-jährige Jurist und Steuerexperte Roman Brunner, ist seit zwei Jahren Mitglied des Bankrates. Um eine fundierte Übergabe an der Spitze der Bank sicherzustellen, hatte ihn der Thurgauer Grosse Rat bereits im Frühling 2021 zum Präsidenten gewählt. Anfang Juli 2022 hat Brunner nun nach mehrmonatiger Einarbeitung das Amt offiziell übernommen. Für ihn rückte, ebenfalls per Juli, Jeanine Huber-Maurer im neunköpfigen Bankrat nach. Die Wirtschaftsprüferin aus Frauenfeld nimmt Einsitz im Risiko- und Prüfausschuss.

Brunner ist in Romanshorn aufgewachsen. Nach dem Jura-Studium an der Uni Zürich hatte er das Thurgauer Anwaltspatent erlangt und in einer Amriswiler Kanzlei Berufspraxis gesammelt, bevor er 2005 zum Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmen PricewaterhouseCoopers wechselte. Zuletzt leitete der diplomierte Steuerexperte dort als Partner den Bereich Steuern und Recht in St.Gallen.

Seit einem Jahr ist Roman Brunner Geschäftsführer der Huwa Finanz- und Beteiligungs AG aus Heerbrugg. Er ist verheiratet und wohnt derzeit in St.Gallen, beabsichtigt aber, seinen Wohnsitz in den Thurgau zurückzulegen.





Cicor sichert sich Luftfahrt-Millionen-Geschäft

Die Cicor-Gruppe aus Bronschhofen hat sich von einem marktführenden europäischen Hersteller spezialisierter Lösungen für Flugzeuge einen bedeutenden mehrjährigen Folgeauftrag im Gesamtwert von rund 30 Millionen Franken gesichert.



APPKB wächst weiter

Die Bilanzsumme der Appenzeller Kantonalbank lag am 30. Juni bei 4,15 Milliarden Franken und beträgt damit erstmals über vier Milliarden. Das entspricht einem Wachstum von 4,2 Prozent gegenüber dem Jahresabschluss 2021. Eine Zunahme zeigt sich ebenfalls bei den Hypothekarforderungen, die im ersten Halbjahr um 97 Millionen oder 3,2 Prozent auf 3,2 Milliarden Franken anstiegen. Gleichzeitig flossen der Bank auf der Passivseite neue Kundengelder in der Höhe von 52 Millionen zu.

OnlineDoctor startet Pilot für E-Rezept

OnlineDoctor, Marktführer für Teledermatologie in der Schweiz, bietet ab sofort E-Rezepte an. Damit ist das St.Galler Start-up der erste Anbieter für Telemedizin mit diesem Service in der Schweiz. Seit Mitte August stellen die ersten Hautärzte über die Plattform digitale Rezepte mit elektronischer Signatur aus.

VAT-Vakuumventile jagen nach seltenen Isotopen

Die VAT Vakuumventile AG aus Haag stattet den Ionenbeschleuniger an der Michigan State University mit Ventilen aus. Bei dem Projekt geht es um die Suche nach seltenen Isotopen für die Forschung in Kernphysik, Biologie und Medizin. Der leistungsstärkste Schwerionenbeschleuniger der Welt wurde im Mai in der Facility for Rare Isotope Beams (FRIB) eingeweiht. Schnellschlussventile von VAT tragen dazu bei, die Ultrahochvakuum-Umgebung des FRIB zu sichern.

Egeli übernimmt von Egeli

Das Software- und ICT-Unternehmen Egeli Informatik AG vollzieht den Generationenwechsel: Zum 1. Juli 2022 hat Martin Egeli den Vorsitz der Geschäftsleitung von



Mutter Eliane Egeli übernommen. Das 1986 von Werner und Eliane Egeli gegründete Unternehmen entwickelt spezialisierte Software-Lösungen für Finanz- und Versicherungsdienstleister sowie Transportunternehmen und bietet ICT- und Hosting-Dienstleistungen für KMU an. An den Standorten St.Gallen, Arbon, Bern und Zürich sind rund 80 Mitarbeiter für das Familienunternehmen tätig.

OBR Steel Tubes streicht über 100 Stellen

Aufgrund erschwerter Rahmenbedingungen prüfte die Automobilzulieferin OBR Steel Tubes AG in den letzten Monaten eine Neuausrichtung ihres Produktionsstandortes Oberriet sowie eine Verlagerung einzelner Anlagen an andere Standorte der Firmengruppe. Jetzt ist klar: Über 100 Stellen im Rheintal fallen weg. Nach intensiver Prüfung der Eingaben der Sozialpartner hat der Verwaltungsrat nun entschieden, einzelne Verlagerungen von Anlagen im Verlauf des Jahres 2023 nach Arbon sowie ins Ausland vorzusehen sowie hierfür möglichst viele Job-Angebote auszusprechen.

Für 2024 sieht er am Standort Oberriet noch etwas über 75 Beschäftig-

te. Sie dürften vor allem in den Bereichen Grossrohre und Profile sowie weltumspannend in den Bereichen Entwicklung, Planung und Vertrieb tätig sein. Für die «neuen» Anlagen in Arbon sowie in den firmeneigenen Betrieben im Ausland werden 80 respektive 15 Jobangebote ausgesprochen, sodass ein Grossteil der Oberrieter Mitarbeiter in der Schweiz oder in der Firmengruppe weiterbeschäftigt werden könnte und das nötige Fachwissen zur Bedienung der Industrieanlagen erhalten bliebe.

Die Schweiz würde so zur Zentrale für die weltweiten Aktivitäten in der Geschäftseinheit Präzisionsstahlrohre.

Hof Weissbad investiert Millionen

Die Hof Weissbad AG startet mit umfangreichen Bauarbeiten zur Resortentwicklung, um die Gästebedürfnisse noch besser abzudecken. 15 Millionen Franken werden in zusätzliche Infrastruktur sowie zur Auffrischung des Hotelgebäudes verwendet. Das Hotel wird am 23. September wieder eröffnet; die Weissbad Lodge ist durchgehend geöffnet.



WirtschaftsPortalOst zeigt Innovationsgeist der Region

WPO-Impuls geht in die zweite Runde: Am 8. September «kämpfen» sechs Unternehmen (Schmolz + Bickenbach Stahlcenter AG, Flawa AG, Heim AG Heizsysteme, Unika Metallbau, Agroscope und die Stadt Wil) im Cubic von Bühler um den Titel «Beste Innovation der Region». Das Zielpublikum des Anlasses sind wiederum junge Fachkräfte und Studenten. Die Teilnehmer küren am Ende der Veranstaltung in einem Live-Voting den Sieger, wobei der Titel «Beste Innovation der Region» nicht alles ist, was zählt. Vielmehr sollen sich Unternehmen und Teilnehmer vernetzen, in Dialog treten und einen Abend voller Innovationsgeist entfachen.

Bühler reduziert CO₂-Fussabdruck in Uzwil

In Uzwil betreibt Bühler eine Vielzahl von Application & Training Centern, in denen das Unternehmen mit seinen Kunden neue Prozesse und Rezepte für Endprodukte entwickelt und testet: zur Vermahlung von Getreide und Kakao, etwa zur Herstellung von Pasta, Zerealien, Schokolade, Futter und Fleisch-Ersatzprodukten aus Hülsenfrüchten. Dazu kommen eine Versuchsbäckerei und eine Schulmühle. Aus all diesen Anlagen fallen jährlich rund 550 Tonnen Biomasse an. Diese Biomasse, z. B. Reisspelzen oder Kakaoschalen, will Bühler und das Partnerunternehmen Vyncke jetzt zur CO₂-neutralen Energiegewinnung nutzen.



Thomann bietet sechs Wochen Ferien

«New Work» wird bei der Thomann Nutzfahrzeuge AG seit langem ernst genommen. Die Mitarbeiter wählen aus rund 40 Arbeitszeitmodellen und profitieren von vielen Benefits. Neu kommt per 1.1.2023 die freiwillige Ferienprämie «6 für 3» hinzu, welche allen Angestellten sechs Wochen Ferien ermöglicht. Die Ferientage lassen sich auf Wunsch auch addieren und in einen Sabbatical umwandeln. Hinter der Innovation steht das Thomann-Ziel, für die Kundenfahrzeuge ein Maximum an Strassenzeit zu erreichen.

FC Wil hat zwei neue Hauptsponsoren

Der FC Wil 1900 gewinnt das Wiler Industriepanungsunternehmen W+P Weber und Partner AG und das Bauunternehmen LIKA Group AG aus Rotkreuz als neue Co-Hauptsponsoren. In diesem Jahr wird W+P die Heimtrikots zieren, LIKA die Auswärtstrikot. Im kommenden Jahr wird die Trikotpräsenz dann gewechselt. Verlängert wurde auch der Vertrag mit dem langjährigen Sponsor Hans Eisenring Küchenbau AG, neu dazu gewonnen wurde Lidl Schweiz, ebenfalls als Premiumpartner.



LEADER digital

>> Publizieren Sie Ihre Veranstaltung gratis auf leaderdigital.ch

Sie können Ihre Veranstaltung selbst auf leaderdigital.ch/agenda eintragen. Damit wird die LEADER-Webseite zum One-Stop-Shop für News, Jobs und Events aus der wirtschaftlichen Ostschweiz. Voraussetzungen für einen Eintrag sind: Veranstaltungsort in der Ostschweiz (SG, AR, AI, TG, FL), öffentliche Veranstaltung mit noch freien Plätzen, wirtschaftsnahe Themen.



GuestReady expandiert nach Spanien

Während sich der Tourismussektor von der Pandemie erholt, steigen die Buchungen für Häuser und Mietwohnungen um über 300 Prozent an. Das Trogener Start-up GuestReady, das in über 50 Städten in Europa und im Nahen Osten Software für die interne Immobilienverwaltung anbietet, startet seine Präsenz in Spanien, um der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden.

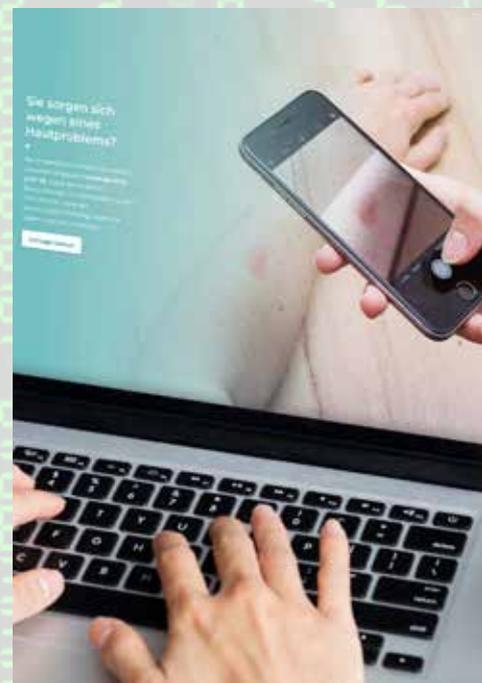


Frontify lanciert eigenen Summit

Die St.Galler Brand-Management-Agentur Frontify lanciert mit «Paradigms» ihr erstes Branchen-Gipfeltreffen. Es findet am 28./29. September in Barcelona statt. Von der Geschichte bis zu dem Ort, den Rednern, dem Publikum und natürlich der Marke selbst sollte das gesamte Erlebnis nicht weniger als herausragend sein. Keynote-Referate gibts von Brian Collins, CCO und Co-Founder von Collins, Alexandra Tanguay, VP of Global Brand von Spotify, Julia Hoffman, Executive Creative Director von Google oder Michael Olaye, VP/Managing Director Experience von R/GA.

OnlineDoctor und Medi24 starten Kooperation

Das St.Galler Unternehmen OnlineDoctor, der führende Anbieter für Teledermatologie in der Schweiz, und der Berner Telemedizin-Dienstleister Medi24 bieten ab sofort einen gemeinsamen Service an: Seit Mitte Juli erhalten Menschen, die sich mit einem Hautproblem an Medi24 wenden, die Möglichkeit kostenlos fachärztliche Hilfe über OnlineDoctor zu nutzen. Dazu rufen die Betroffenen die telemedizinische Sofort-Beratung von Medi24 an und schildern die Beschwerden. Wenn eine fachärztliche Einschätzung erforderlich ist, erhält die Person eine SMS mit dem Link zu OnlineDoctor und kann das Angebot als Medi24-Nutzer kostenfrei in Anspruch nehmen.



Innovationspark und Startfeld nehmen Betrieb nach Fusion auf

Am 1. Juli nahm das Startfeld als Teil des Switzerland Innovation Park Ost den Betrieb auf. Die Marke «Startfeld» wird dabei weitergeführt und ausgebaut, wozu weitere Ressourcen benötigt werden. Christoph Lanter, bisher in einem Teilzeitpensum, verlässt die Organisation, weil er aufgrund anderer Projekte nicht mehr Kapazität aufbringen kann. Die übrigen Mitarbeiter von Startfeld werden vom Innovationspark übernommen.

Hans Ebinger, Geschäftsführer des Switzerland Innovation Park Ost, wird primär im entstehenden Innovation Center wirken. Urs Sidler leitet das Transfer Center, das Dienstleistungen für

KMU entwickelt und verkauft. Für das Networking Center, welches Unternehmen einen exklusiven Zugang zu Forschungs- und Wirtschaftspartnern ermöglicht, zeichnet Bärbel Selm verantwortlich.

Die Start-up-Förderung ist neu ebenfalls ein Teil des Innovationsparks, arbeitet aber auch in Zukunft unter der etablierten Marke Startfeld. Peter Frischknecht wird Leiter des «Startup Center». Zudem verantwortet er die Campus-Entwicklung, zu der auch die Vermietung von Räumen und Umbauten gehören. Cornelia Gut-Villa wird Leiterin vom «Investor Center».

Adcubum komplettiert Führungsteam

Adcubum holt zwei Spezialisten von Fadata und Avaloq ins Boot. Per 1. September wird Eike Schmidt CTO des St.Galler Versicherungssoftware-Unternehmens. Schmidt soll die Leitung der Produkt-Unit, die Verantwortung für den Betrieb und die Weiterentwicklung der Standard-Suite Adcubum Sirius übernehmen. Per Mitte August stiess schon Dean Gluyas zum Unternehmen. Er übernahm die neu geschaffene Funktion des CFO.

Next Level erweitert Partnerkreis der Holding



Die Führung der Unternehmensberatung Next Level Consulting aus St.Gallen hat sich weiter formiert. Sandra Schwendtner und Gabriel N. Gassmann verstärken seit wenigen Wochen den Partnerkreis der Mutterholding. Mit dieser Erweiterung will die Next Level Consulting ihren strategischen Wachstumskurs fortsetzen.

LLB lanciert App für nachhaltiges Anlegen

Die Liechtensteinische Landesbank lanciert mit «wiLLBe» eine rein digitale Vermögensverwaltung mit nachhaltiger Zielsetzung. Über die App kann schon ab 2000 Franken eine Anlage im Rahmen der Nachhaltigkeitsziele der UNO getätigt werden.



Adesso entwickelt App für Schweizer Fussball

Der Beratungs- und IT-Dienstleister Adesso mit Standort u.a. in St.Gallen erneuert die zentrale Informationsapplikation des Schweiz. Fussballverbandes. Diese beinhaltet nebst der Mitgliederverwaltung auch alles rund um den Spielbetrieb. Adesso hat in enger Zusammenarbeit mit dem SFV deren bestehende zentrale Informationsapplikation (die es seit 1999 gibt) analysiert und im Zuge dessen die Ablösung konzipiert und entwickelt. Diese neue Lösung wird nun eingeführt und die bisherige Applikation bis Ende des Jahres ablösen.

east#digital

Alle Digitalnews der Ostschweiz auf eastdigital.ch

Der Hub «east#digital» der LEADER-Herausgeberin MetroComm AG begleitet den digitalen Wandel der Ostschweiz – mit einem Magazin und mit der Newsplattform www.eastdigital.ch

www.facebook.com/eastdigital.ch
www.twitter.com/eastdigital

BLKB beteiligt sich an Kaspar&

Die Basellandschaftliche Kantonalbank sichert sich eine Minderheitsbeteiligung am HSG- und ETH-Spin-off Kaspar& aus St.Gallen und legt somit den Grundstein für eine zukünftige Zusammenarbeit. Seit Ende Februar ist Kaspar& mit seiner Gesamtlösung aus Bezahlen, Aufrunden und Anlegen im Schweizer Markt aktiv. Dabei wird Kunden ein gebührenfreies Schweizer Bankkonto mit Prepaid Mastercard sowie ein automatisierter Aufrundungsmechanismus angeboten, welcher bei jeder Zahlung entstehendes Wechselgeld in ein Portfolio aus Indexfonds und ETFs investiert. Mit der nun verkündeten Minderheitsbeteiligung der BLKB erreicht Kaspar& einen weiteren wichtigen Meilenstein in der noch jungen Firmengeschichte.



Die Ostschweiz droht abgehängt zu werden

Die Verkehrserschliessung der Ostschweiz verdient nicht einmal das Prädikat «knapp befriedigend». Wichtige Projekte könnten Abhilfe schaffen, ihre Realisierung ist ungewiss.



Wichtige Verkehrsprojekte in der Ostschweiz (Auswahl)

- 1 Oberlandstrasse (OLS)
- 2 Bodensee-Thurthalstrasse (BTS)
- 3 Engpass-Beseitigung St.Gallen mit Anschluss Güterbahnhof und Liebegg-Tunnel
- 4 Anschluss Appenzellerland Gossau/Winkeln mit Umfahrung Herisau
- 5 Anschluss Witen Rorschach/Goldach
- 6 Erschliessung Wil West (Autobahnanschluss und zwei Bahnhaltstellen)
- 7 Verbindung A13/A14 Raum St.Margrethen
- 8 Verbindung A13/A14 Raum Diepoldsau
- 9 Tunnel ab Seedamm unter Rapperswil-Jona
- 10 Umfahrung Uznach
- 11 2. Etappe Umfahrung Wattwil
- 12 Brüttner Tunnel der SBB Winterthur-Zürich und Winterthur-Flughafen
- 13 Ausbau SBB-Strecke St.Gallen-Winterthur
- 14 Eurocity-Verbindung St.Gallen-München
- 15 Doppelspur-Ausbau Rheintal

Die Zeit der grossen Würfe in Verkehrsfragen scheint in der Schweiz längst Vergangenheit zu sein. Grosse Ideen wie das Nationalstrassennetz oder auch das Konzept Bahn 2000 wurden zu einem guten Teil realisiert, wichtige Lücken bleiben aber bis heute bestehen. Auch sind viele Verkehrsinfrastrukturen noch auf Einwohnerzahlen und Mobilitätsbedürfnisse vor einem haben Jahrhundert ausgelegt.

Lärmgeplagte Anwohner und abgehängte Wirtschaft

Den Verkehr in richtige Bahnen zu lenken, ohne ihn abzuwürgen, ist ein planerischer und politischer Hochseilakt. Gelingt er nicht, blüht eine Region abgehängt zu werden. Der Ostschweiz droht dieses Schicksal, nicht von einem Tag auf den anderen, sondern schleichend, aber stetig. Längst hat man sich daran gewöhnt, dass eine Fahrt durch die Stadt St.Gallen ins Appenzellerland ein abendfüllendes Programm wird, dass den Thurgau zu queren ein Geduldsspiel geworden ist. Und für Reisen mit der Bahn muss man mit einem gewissen Masochismus ausgestattet sein.

Einige grosse Projekte setzen genau an den neuralgischen Stellen an, doch von den ersten Strichen auf einem Plan bis zur feierlichen Eröffnung dauert es oft Jahrzehnte, viele Projekte scheitern auch oder werden durch verschie-

denste Widerstände abgewürgt. Zurück bleiben ein ungelöstes Problem, eine schwierig zu erreichende Ortschaft, lärmgeplagte Anwohner, eine abgehängte Wirtschaft.

Bund übergeht Ostschweizer Kantone

Die Hauptverkehrsachse quer durch den Thurgau ist eine Abfolge von Ortdurchfahrten, der überregionale Verkehr mischt sich mit Fussgängern und Traktoren, die Anhänger voller Zuckerrüben ziehen. Kein Wunder, dass sich der Kanton eine richtige Nationalstrasse als Entlastung wünscht. Dass die Thurgauer hässig sind, weil sie beim Bund kein Gehör finden, ebenfalls. Ähnlich geht es den Appenzellern: Auch den Autobahnanschluss im Raum Gossau/Winkeln und die Umfahrung Herisau hat der Bundesrat nicht in seinem Entwurf für das nächste Strategische Entwicklungsprogramm berücksichtigt. Immerhin die Engpassbeseitigung St.Gallen wird vom Bund als dringlich erachtet. Auf eine Sanierung der bald 50 Jahre alten Stadtautobahn zu verzichten, würde über kurz oder lang bedeuten, die Strecke wegen Bauauffälligkeit zu schliessen – was schlicht nicht möglich ist. Die geplante Engpassbeseitigung schliesst an die bereits laufende Sanierungsetappe für 600 Millionen Franken an.

Baustelle bei und unter der Olma: Die dritte Tunnelröhre der Stadtautobahn kann man hier schon erahnen.





Alltäglicher Ärger: Der Zug von und nach München verkehrt mit grosser Verspätung.

Neuer Autobahnanschluss

Mit dieser Sanierung soll auch ein zusätzlicher unterirdischer Autobahnanschluss im Güterbahnhof St.Gallen entstehen. Gerade hat eine Testplanung gezeigt, dass dieses Vorhaben städtebauliche Entwicklung in keiner Weise beeinträchtigt. An den unterirdischen Kreisel soll der Liebeggtunnel als Verbindung ins Appenzellerland anschliessen – was man ohne Detailkenntnis als Argument gegen den Anschluss Appenzellerland nutzen könnte. Die Verkehrszahlen zeigen freilich, dass es beide Äste braucht. Der zusätzliche innerstädtische Anschluss entlastet den Anschluss Kreuzbleiche mit seinen chronischen Staus, der Zubringer Appenzellerland entlastet Gossau und Herisau.

Die Ostschweizer Kantonsregierungen haben dazugelernt und lassen sich bei den Verkehrsprojekten nicht auseinanderdividieren: Beide Appenzell, Thurgau und St.Gallen stehen gemeinsam und deutlich für die wichtigen Projekte in der Ostschweiz ein.

Die Bahn als konstantes Ärgernis

Beim Öffentlichen Verkehr ist die Ostschweiz noch etwas grösser: Die vier Kernkantone haben mit Glarus, Graubünden und Schaffhausen eine Vereinbarung getroffen, um die Ostschweizer Interessen besser zu bündeln. Dazu wird eine mit 30 Prozent dotierte Geschäftsstelle beim St.Galler Amt für Öffentlichen Verkehr geschaffen.

Zu tun gibt es in der Ostschweiz genug, namentlich das Bahnangebot droht zunehmend schlechter zu werden. Nach der Posse mit dem Halbstundentakt im Rheintal, den die SBB kurzerhand wegsparen wollten, kam die Hiobsbotschaft, dass mit den Bombardier-Schüttelzügen die notwendige Fahrzeitverkürzung St.Gallen–Zürich nicht realisiert werden kann. Damit steht das ganze für 2035 angepeilte Knotenkonzept auf der Kippe.

Für Reisen mit der Bahn muss man mit einem gewissen Masochismus ausgestattet sein.

Unbequem und verspätet

Wo vermeintliche Verbesserungen eingeführt werden, entpuppen sich diese oft als unfertiges Flickwerk. Regelmässig verkehren Züge ohne angekündigten Familienwagen, die Restaurants sind geschlossen oder technisch handlungsunfähig. Manchmal fallen Züge ganz aus oder verkehren massiv verspätet. Paradebeispiel ist der Zug von Zürich über St.Gallen nach München: Diese Strecke ist auch dank Schweizer Sponsoring nun zwar durchgehend elektrifiziert, es fehlen aber noch Ausbauten für Zugkreuzungen. Folge: Statt zwei der eingesetzten Astoro-Züge in Doppelkomposition fährt nur ein relativ kurzer Zug, der konsequenterweise hoffnungslos verstopft ist. Vor allem aber sind die unbequemen und engen Züge meistens verspätet.

Das liegt nicht immer nur «an einem Ereignis im Ausland», wie es in Durchsagen gerne formuliert wird. Auch rund um den Bahnknoten Zürich bleiben entscheidende Minuten liegen. Von grosser Wichtigkeit für die Ostschweiz ist deshalb der Brüttener Tunnel; ohne ihn ist im Bahnverkehr über Winterthur nach Zürich keine Entwicklung mehr möglich.

Die Ostschweizer Politik scheint die Zeichen erkannt zu haben, sie tritt vergleichsweise geeint und dezidiert für Ostschweizer Interessen ein. Das lässt hoffen. Vielleicht fährt ja 2035 auf der Neubaustrecke Winterthur–St.Gallen ein bequemer Astoro-Nachfolger aus Ostschweizer Produktion pünktlich Richtung München.

Text: Philipp Landmark
Bilder: Marlies Thurnheer,
Philipp Landmark

Handeln, bevor der Engpass zum Infarkt führt

Die 1987 eröffnete Stadtautobahn St.Gallen ist chronisch überlastet, nun sollen eine dritte Tunnelröhre durch den Rosenberg und ein zusätzlicher Autobahnanschluss den absehbaren Verkehrsinfarkt verhindern.

Das Jahr 2037 ist nicht mehr so weit weg. Dann wird es 50 Jahre her sein, dass die A1 als Stadtautobahn durch St.Gallen dem Verkehr übergeben wurde. An sich wäre das ein Grund, um mit einem guten Tropfen anzustossen, grundsätzlich ist das Bauwerk ein Segen für Stadt und Agglomeration. Ein kurzes Gedankenspiel vermag den Wert dieser Verkehrsader zu veranschaulichen – was wäre eigentlich, gäbe es die Stadtautobahn nicht?

Dieses Gedankenspiel könnte 2037 bittere Realität werden, wenn bis dahin keine Massnahmen ergriffen werden. Die beiden zweispurigen Tunneln der A1 durch den Rosenberg müssen nach einem halben Jahrhundert Betrieb gründlich saniert werden. «Mit zwei Röhren und vier Spuren ist eine Instandstellung nicht möglich», hält der St.Galler Kantonsingenieur Marcel John fest. «Die Schliessung einer Tunnelröhre über längere Zeit würde zu einem Verkehrschaos führen, das unerträglich wäre.»

Dritte Röhre für Sanierung

Das Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen des Bunds will genau dies verhindern. Das Vorhaben gliedert sich in drei Teile:

- Die Instandsetzung der Autobahn zwischen dem ehemaligen Rastplatz Moosmüli (unmittelbar westlich des Sitterviadukts) und dem Anschluss St.Gallen Neudorf, wobei zwischen St.Fiden und Neudorf die Pannestreifen zu einer dritten Fahrspur umgenutzt werden
- eine dritte Tunnelröhre durch den Rosenberg
- den Zubringer Güterbahnhof mit Anschluss Liebegg.

Die Instandsetzung mit der Sanierung der bestehenden Tunnelröhren ist zwingend, auch deshalb ist die dritte Röhre für den Bund gesetzt: Sollte sie später nicht zur Entlastung der Stadtautobahn genutzt werden, so ist sie doch während der Sanierung der alten Tunnelröhren als Umfahrung unabdingbar. Theoretisch könnte es also sein, dass eine dritte Tunnelröhre gebaut, für die Sanierung in Betrieb genommen und dann wieder geschlossen wird.

Praktisch käme dies einem Schildbürgerstreich gleich, wenn parallel zum geschlossenen Tunnel die Zahl der Staus und Unfälle weiter steigt. Denn das Bundesamt für Strassen (Astra) stellt nüchtern fest: Bis ins Jahr 2030 werde der neun Kilometer lange Abschnitt von St.Gallen Winkeln bis St.Gallen Neudorf «erheblich überlastet» sein. Auch der St.Galler Kantonsingenieur sieht das ähnlich: «Die Strassengegner haben das Gefühl, das der Mobilitätswachst eher kleiner wird, wir gehen von anderen Szenarien aus», sagt Marcel John.

«Die Schliessung einer Tunnelröhre über längere Zeit würde zu einem Verkehrschaos führen.»

Nach Abschluss aller Etappen der Engpassbeseitigung stünden im Rosenberg drei Fahrspuren Richtung St.Margrethen im neuen Tunnel und vier Fahrspuren in den zwei alten Röhren Richtung Zürich zur Verfügung.

Rückstau verhindern

Ernsthafte Opposition gegen eine dritte Röhre ist kaum zu vernehmen, linke und grüne Strassenbauegner fokussieren sich vor allem auf den zusätzlichen Autobahnanschluss im Güterbahnhof. Allerdings geht es auch hier mehr um Ideologie denn um Fakten. Denn die Engpassbeseitigung ist ein ausgeklügeltes Gesamtkunstwerk, aus dem nicht einfach einzelne Teile herausgebrochen werden können.

«Nur die dritte Röhre alleine zu bauen würde nicht viel bringen, weil der Abfluss am Knoten Kreuzbleiche nicht funktionieren würde – was wiederum zu Rückstau auf die Stammstrecke führen würde», erläutert Kantonsingenieur John. «Mit dem Rückstau würde man die ganzen Kapazitäten, die man aufbaut, gleich wieder vernichten.»



Knoten Kreuzbleiche: Oft kein Durchkommen.



Formvollendete Zukunft.

Der rein elektrische
Audi Q4 Sportback e-tron.



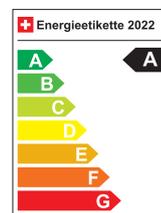
Future is an attitude

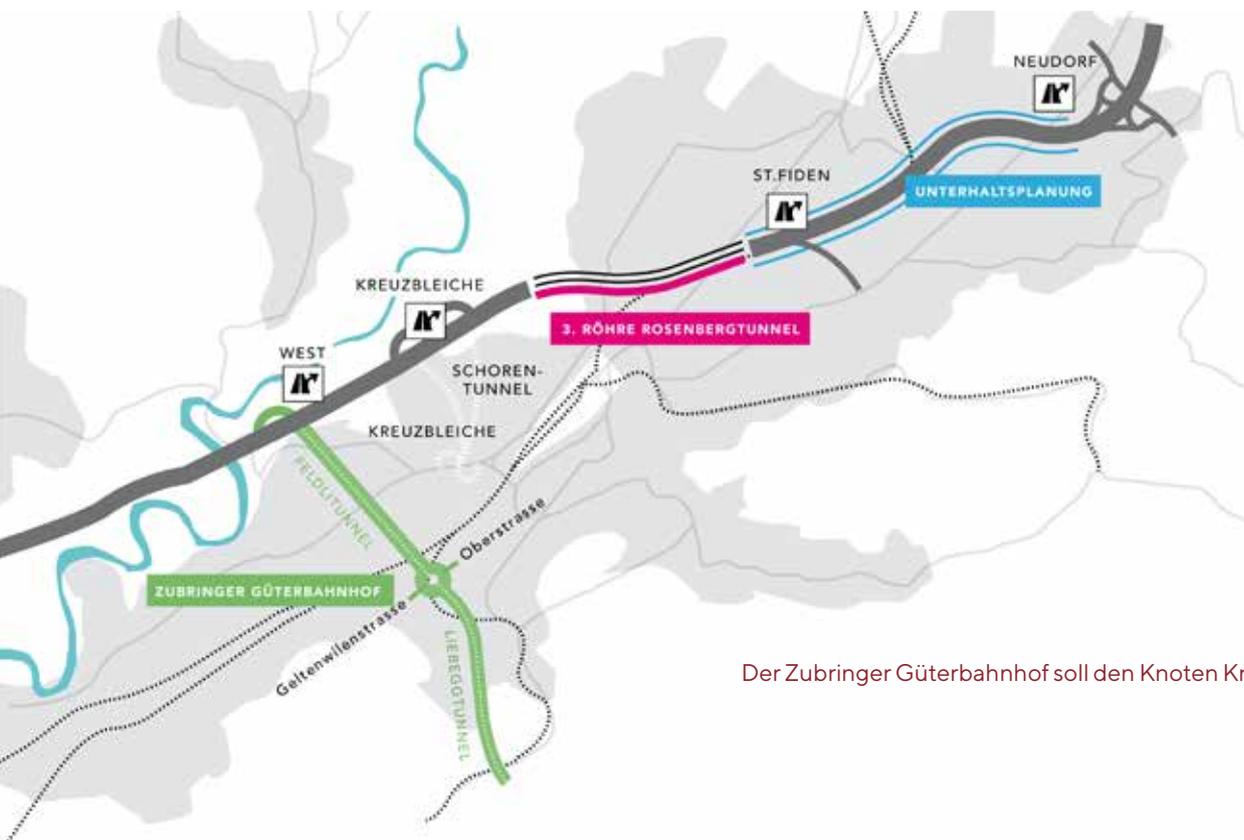
Audi Q4 Sportback 35 e-tron, 170 PS, 18,6 kWh/100 km, 0 g CO₂/km, Kat. A

GNG

GNG AG

Langfeldstrasse 10, 9200 Gossau SG
Tel. 071 388 57 57, www.gng.ch





Der Zubringer Güterbahnhof soll den Knoten Kreuzbleiche entlasten.

Ablfluss sicherstellen

Die dritte Röhre könnte also ihre theoretische Leistungsfähigkeit gar nicht abwickeln, weil es zu Stau bei den Anschlüssen käme. «Das ist der Grund, warum der Anschluss Güterbahnhof notwendig ist: Damit man den Abfluss in die Stadt und ins Appenzellerland sicherstellen kann.» Der Verkehr aus dem Appenzellerland von und nach Zürich soll unterirdisch von der Liebegg im Riethüsli über den Kreisel unter dem Güterbahnhof via Tunnel Feldli zu einem Autobahn-Halbanchluss westlich des Anschluss Kreuzbleiche geführt werden.

Dadurch würden Stadtquartiere wie das Riethüsli massiv entlastet. Vor allem aber könnte der häufig hoffnungslos verstopfte Knoten Kreuzbleiche, wo die Schoren-Tunnels den Verkehr von der A1 ins städtische Netz einfliessen lassen, wieder vernünftig funktionieren. Somit könnten auch die vielen Busse des Öffentlichen Verkehrs, die sich auf dem gleichen Strassenraum einen Weg durch die querenden Autos pflügen müssen, ungehindert fahren.

Ein Milliardenprojekt

Die Kosten für die dritte Röhre, die Instandsetzung der Autobahn in diesem Abschnitt und den Anschluss Güterbahnhof belaufen sich auf etwa 1,3 Milliarden Franken. Der Bund hat sich in der Botschaft zum Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP) verpflichtet, seinen Teil beizusteuern. «Für die Engpassbeseitigung St.Gallen hat der Bund eine sehr grosse Beteiligung in Aussicht gestellt,» sagt Marcel John, «nicht nur für Nationalstrassen-Teil, sondern auch für wesentliche Teile des Zubringers.»

Der Bund wird auch den unterirdischen Autobahnzubringer zu einem beträchtlichen Teil finanzieren, nämlich den Tunnel Feldli ab der A1 bis unter den Güterbahnhof und den dortigen unterirdischen Kreisel. Ab diesem Kreisel gibt es eine Ausfahrt auf die St. Leonhardsbrücke, eine Ausfahrt im Westen des Güterbahnhofs in die Oberstrasse, und vor allem den weiterführenden Liebegg-Tunnel Richtung Appenzellerland, der unter dem Quartier Riethüsli hindurch zur Kantons-

grenze St.Gallen–Appenzell Ausserrhoden führen wird. Dafür verbleiben für die Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden, die Stadt St.Gallen und die Gemeinde Teufen etwa 150 bis 200 Millionen Franken, angesichts der Grösse des Projekts und des überragenden Nutzens für die Region ein sehr überschaubarer Betrag. Der Löwenanteil davon wird auf den Kanton St.Gallen entfallen.

Standortgemeinde hat Anhörungsrecht

Nachdem der Bund sich klar zur Realisierung der Engpassbeseitigung geäussert hat, liegt es nun am Kanton St.Gallen, den nächsten Schritt zu machen. Die Standortgemeinde, also die Stadt St.Gallen, hat gemäss Strassengesetz ein Anhörungsrecht. Das Kantonsparlament könnte eine Projektgenehmigung zwar auch dann erteilen, wenn die Stadt sich negativ äussern sollte, «ob das Parlament das auch machen würde, ist eine andere Frage», sagt Marcel John. Wie eine städtische Meinungsäusserung manifest werden könnte, ist offen. Die grundsätzliche Haltung des Kantonsparlaments ist aber klar, 2018 sagte es mit 87 zu 14 Stimmen Ja zum Beschluss, die Projektierungsarbeiten der Kantonsstrassenabschnitte im Bereich der Engpassbeseitigung St.Gallen mit Güterbahnhof und Tunnel Liebegg mit hoher Dringlichkeit zu bearbeiten.

Allerdings könnte man auch davon ausgehen, dass die Stadt einem solchen Projekt positiv gegenüber steht, sie hat sich nämlich schon einmal klar dazu geäussert: 2016 wollte eine SP-Initiative explizit einen Autobahnanschluss im Güterbahnhof verhindern. Das Begehren wurde an der Urne mit 17270 Nein gegen 10092 Ja deutlich zurückgewiesen, über 63 Prozent der Stimmberechtigten wollten die Planung nicht auf Vorrat abbrechen.

Text: Philipp Landmark

Bild: Gian Kaufmann

Grafik: LEADER

«Die Engpassbeseitigung ist ein dringendes Anliegen»

Als Präsident der IG Engpassbeseitigung St.Gallen setzt sich Walter Locher für einen Ausbau der Stadtautobahn mit dem Anschluss Güterbahnhof und Teilsperre Liebegg ein.

«Das Thema Verkehrsüberlastung ist schon sehr alt», sagt Walter Locher, und blickt auf den Berg an Akten zur Stadtautobahn, die sich in seiner Anwaltskanzlei angesammelt haben. Die Verkehrsverbindung über die A1 und das innerstädtische Strassennetz sind schon sehr lange überlastet; würde man jetzt nichts machen, und der Verkehr entwickle sich wie vorausgerechnet, dann ginge 2030 praktisch überall nichts mehr.

Die vom Bund veröffentlichte Verkehrsperspektive 2040 und 2050 für die Ostschweiz zeigen ein weiteres Wachstum des Personenverkehrs auf: «Der Verkehr staut sich auf der Autobahn und auch in der Innenstadt. Schon heute haben geringste Störungen grossflächige Staus zur Folge. Bei Unfällen bricht der Verkehr regelmässig zusammen; Ambulanz und Feuerwehr können nicht mehr zirkulieren», erklärt der langjährige FDP-Kantonsrat. Freilich: Nichts zu machen, ist für die IG Engpassbeseitigung, die Locher präsidiert, keine Option. Zu ihren Mitgliedern zählen die Kantonalparteien und diverse Sektionen von FDP, CVP und SVP, kantonale und regionale Sektionen von TCS und ACS sowie der Astag und verschiedenste Wirtschaftsverbände, darunter die IHK St.Gallen-Appenzell, der kantonale und der städtische Gewerbeverband, der Thurgauer Gewerbeverband, die Wirtschaft Region St.Gallen WISG oder der kantonale und der städtische St.Galler Hauseigentümergeverband.

Ein Nadelöhr

«Die A1 durch die Stadt St.Gallen ist eine hoch bedeutsame, aber empfindliche Achse für die ganze Ostschweiz», betont Walter Locher, insbesondere für das Rheintal, für den Oberthurgau mit dem Anschluss Meggenhus, für die Agglomeration St.Gallen, beide Kantone Appenzell und für das Land Vorarlberg. «Die Engpassbeseitigung in der Stadt St.Gallen ist ein dringendes Ostschweizer Anliegen.»

Ein durchschnittlicher täglicher Verkehr im Bereich 85 000 bis 90 000 Fahrzeuge zwingt sich durch das Nadelöhr. «Das ist auch ein städtisches Problem, die jetzige Lösung hat einen hohen städtischen Nutzen.» Rund 85 Prozent des Verkehrs auf der Autobahn ist innerstädtischer Ziel- und Quellverkehr, «bei der Autobahn ist matchentscheidend, dass der Verkehr rasch aus der Stadt abfließt und rasch in die

Stadt gelangen kann» betont Locher. «Die Autobahn durch die Stadt wird auch als «Stadtautobahn» bezeichnet, weil in grosser Weitsicht eine Kombination von Autobahn und vier innerstädtischen Anschlüssen geplant und realisiert wurde.»

Der Bund habe früh festgestellt, dass die Leistungsfähigkeit der Stadtautobahn erschöpft sei. Deshalb kam bald einmal die Idee einer dritten Röhre auf, doch damit allein ist es nicht getan. «Wenn wir nur die dritte Röhre bauen, lösen wir nur einen Teil des Problems», sagt Locher. Auch der Bund habe das erkannt und als Lösung eine Teilsperre vorgesehen.

«Für relativ wenig Geld aus zweckgebundenen Strassenmitteln wird ein grosses Problem gelöst.»

«Wenn die dritte Röhre und ein Anschluss Güterbahnhof mit weiterführendem Tunnel Liebegg realisiert wird, dann fließt der innerstädtische Verkehr wieder und die verkehrsgeplagten Quartiere werden wirkungsvoll entlastet.»

Klare Mehrheiten im Parlament

FDP-Politiker Locher weiss in dieser Frage eine grosse Mehrheit der Kantonsräte hinter sich, Vorstösse und Beschlüsse für dieses Projekt wurden jeweils im Verhältnis von etwa 80 zu 20 Prozent klar überwiesen. «Das ist ein Jahrhundert-Projekt, das muss man auch nach dem Willen des Kantonsparlamentes vor allen anderen Strassenvorhaben im Kanton lösen.»

Widerstände von Seiten der SP und der Grünen gegen das Vorhaben gibt es trotzdem, vor allem, als sich herauskristallisierte, dass ein Anschluss irgendwo im Bereich Güterbahnhof liegen müsste. 2015 wollte die SP mit einer Initiative präventiv einen Anschluss im Güterbahnhof verhindern, 2016 hat die Stadtbevölkerung darüber abgestimmt. «Über 63 Prozent waren gegen die Initiative!», freut sich Walter Locher noch heute.

FDP-Kantonsrat Walter Locher:
Leistungsfähigkeit der Stadtautobahn ist erschöpft.

Alles ist unterirdisch

Echte städtebauliche Argumente gegen den Anschluss Güterbahnhof gibt es spätestens seit der gerade abgeschlossenen Testplanung für das Areal kaum mehr. Der Bund hatte sich in ursprünglichen Projektvarianten noch gegen eine unterirdische Verkehrsführung gewehrt, inzwischen aber hat er eingelenkt. «Das ist das Geniale an der aktuellen Lösung, was nun auch in der Testplanung bestätigt wurde: Alles ist unterirdisch», sagt Walter Locher.

Die Verbindung vom Kreisel ins innerstädtische Netz kann im Bereich der St.Leonhardsbrücke erfolgen und nicht mehr, wie noch 2016 angenommen, als Fortsetzung der Davidstrasse. Die Ausfahrt vom Kreisel verläuft unterirdisch bis zu den Bahngleisen, dort kommen die Fahrspuren im letzten möglichen Moment an die Oberfläche. Die Kreuzung auf dem Brückenkopf wird zwar zwangsläufig etwas komplexer als heute, die Testplanung hält aber auch fest, dass eine Verbreiterung der St.Leonhardbrücke ohnehin, auch ohne Anschluss Güterbahnhof, geplant sei.

Die Geltenwilenstrasse als Einfahrt ins Güterbahnhofareal wird in dieser Variante vom Autobahnanschluss nicht tangiert und kann auch vom Langsamverkehr genutzt werden. Das markante Güterexpeditionsgebäude wird unterquert und bleibt erhalten. Darüber hinaus bietet praktisch das Gesamtareal verschiedenste attraktive städtische Entwicklungsmöglichkeiten, dank unterirdischer Linienführung der Autobahn: «Vom ganzen Areal Güterbahnhof werden nur fünf Prozent Strassenfläche, 95 Prozent kann städtebaulich entwickelt werden», betont Walter Locher. «Diese übrigen Flächen kann man begrünen, Hochhäuser hinstellen oder eine andere Nutzungsform wählen. Was wünsch- und machbar ist, da muss jetzt die weitere Planung aufzeigen. Das hat aber nichts mehr mit dem Autobahnanschluss zu tun.»

Auch der Langsamverkehr gewinne mit dieser Planung enorm, etwa mit einer Passerelle vom St.Otmar-Quartier ins Güterbahnhofareal. «Wie man ihn konkret führt, ist noch offen. Das ist keine Frage der Engpassbeseitigung, sondern der städtischen Planung.»

Kein Präjudiz

Der Verkehr fliesse künftig unterirdisch, das Leben spiele sich oberirdisch ab. «Verkehrsführung des Anschlusses und Siedlungsentwicklung auf dem Güterbahnhofareals sind nicht voneinander abhängig», unterstreicht Locher. «Diese Abhängigkeit wird von Links-Grün gerne postuliert, aber es gibt sie nicht. Der Anschluss behindert nichts, er ist kein Präjudiz. Im Gegenteil – er bietet neue städtebauliche Chancen».

Auch ein anderes Argument aus dieser Ecke gegen den Anschluss Güterbahnhof lässt Walter Locher nicht gelten: Dass der neue Anschluss in ungenügender Weise nur den Verkehr von und nach Zürich bediene, der Verkehr vom Appenzellerland Richtung Osten fliesse nach wie vor über die Kreuzbleiche. «Man hat sich räumlich auf das beschränkt, was



machbar ist. Wenn Linke und Grüne jetzt sagen, das sei ein Mangel am Projekt, ist das reine Taktik und offenkundig scheinheilig.» Locher ist vom Nutzen des neuen Anschlusses überzeugt: «Die Verkehrszahlen zeigen, dass die ganz grosse Menge des Verkehrs von und nach Westen fährt.»

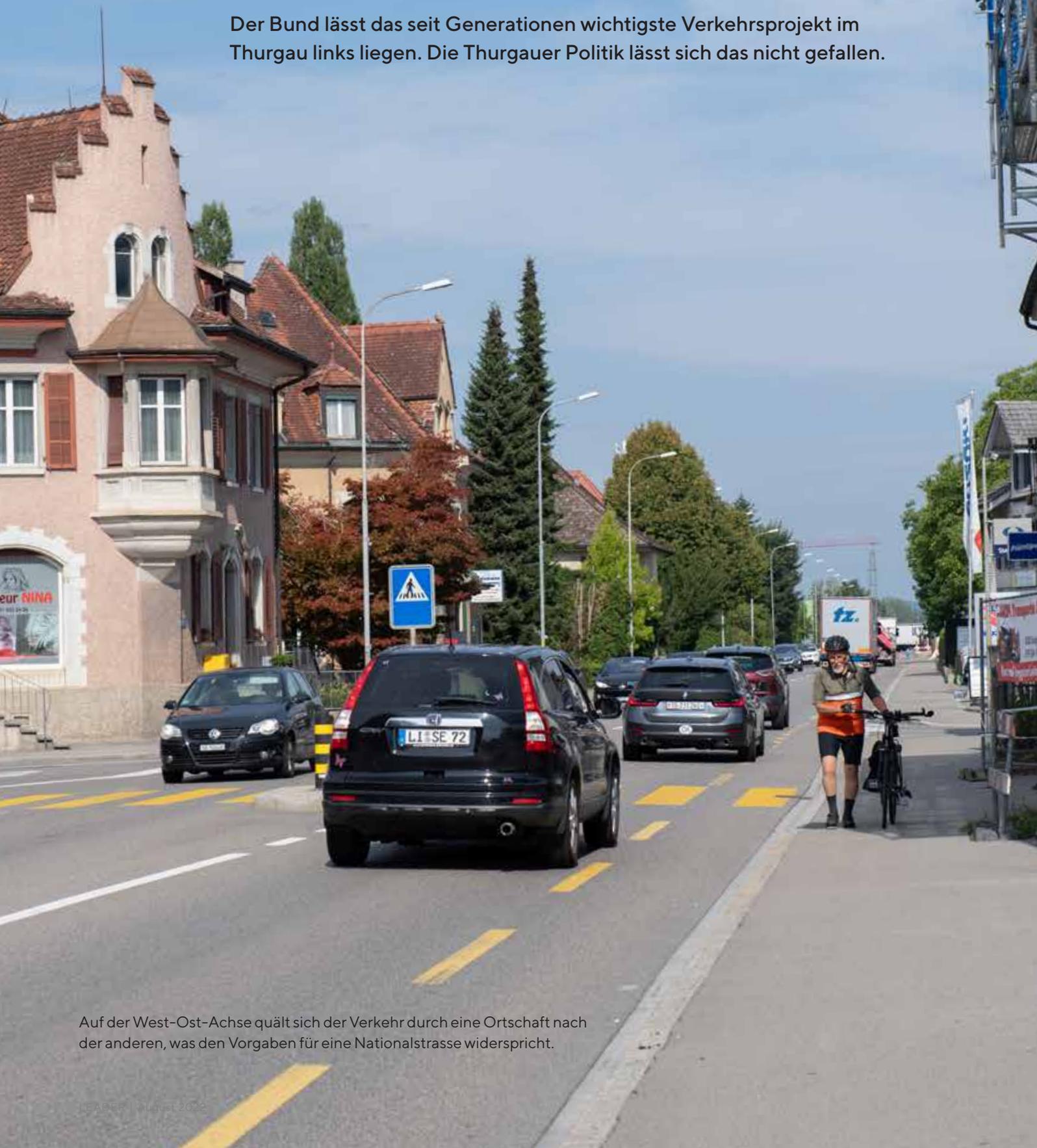
«Wenn Linke und Grüne jetzt sagen, das sei ein Mangel am Projekt, ist das reine Taktik und offenkundig scheinheilig.»

Dass der Bund St.Gallen als Pilotprojekt betrachtet und bereit ist, auch einen wesentlichen Teil der innerstädtischen Anschlüsse zu zahlen, sei «hervorragend», freut sich Walter Locher. Gemäss der Botschaft zum Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) zahlt der Bund etwas mehr als eine Milliarde, der Region verbleiben 150 bis 200 Millionen Franken. Das sei ein verhältnismässig relativ kleiner Betrag gemessen am hohen Nutzen: «Für relativ wenig Geld aus zweckgebundenen Strassenmitteln wird uns ein grosses Problem gelöst.»

Text: Philipp Landmark
Bild: Marlies Thurnheer

Der Thurgau kämpft um seine Bodensee-Thurtalstrasse

Der Bund lässt das seit Generationen wichtigste Verkehrsprojekt im Thurgau links liegen. Die Thurgauer Politik lässt sich das nicht gefallen.



Auf der West-Ost-Achse quält sich der Verkehr durch eine Ortschaft nach der anderen, was den Vorgaben für eine Nationalstrasse widerspricht.



Die BTS soll als echte Nationalstrasse die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.
Die OLS stellt den Anschluss in den Raum Kreuzlingen sicher.

Vor zehn Jahren war die Welt im Thurgau noch Ordnung: 54,6 Prozent der Stimmberechtigten sprachen sich in einem Grundsatzentscheid für den Netzbeschluss und somit für Bau der Bodensee-Thurtalstrasse und der Oberlandstrasse aus. Das doppelte Kürzel BTS/OLS verhiess Linderung für eine lange Liste von Verkehrsproblemen im Kanton. Allerdings gab der Abstimmungssonntag der Politik noch eine Hausaufgabe mit auf den Weg: Die gleichzeitig vorgelegte Finanzierung für die kantonale OLS wurde deutlich verworfen.

Mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds NAF 2017 wurde die bestehende Kantonsstrasse durchs Thurtal als N23 ins Nationalstrassennetz aufgenommen, damit ist auch für die Finanzierung einer BTS der Bund zuständig. Die BTS dürfte gut 1,5 Milliarden Franken kosten, die OLS etwa 200 Millionen Franken.

«Vorhaben wie die BTS und der Zubringer Appenzellerland müssen in das STEP aufgenommen werden.»

Aufwendig erarbeitete Linienführung

Die heutige N23 verläuft durch die zwei Städte Amriswil und Weinfelden und zehn weitere Ortschaften. Die Strasse mit Frequenzen bis zu 23 000 Fahrzeugen täglich wird von 70 Fussgängerstreifen gequert und führt durch 16 Kreisels – was, wie der Kanton Thurgau in seiner umfangreichen Argumentensammlung herausstreicht, höhengleichen Kreuzungen entsprechen, die auf Nationalstrassen vermieden werden müssten. Die BTS wäre, etwas vereinfacht gesagt, eine kreuzungsfreie West-Ost-Verbindung als neue N23 mehr oder weniger parallel zur heutigen N23.

Die Linienführung von BTS und OLS ist nicht vom Himmel gefallen: Allein zwischen 2006 und 2012 wurden 100 Workshops und Informationsveranstaltungen statt, unzählige Varianten wurden erdacht und verworfen, bis das heutige Projekt stand. Nach diesem führt die Bodensee-Thurtalstrasse führt im Westen vom Anschluss an die A7 bei Bonau nördlich um Weinfelden und an Bürglen, Sulgen, Erlen vorbei bis Amriswil, von dort führt die Linie über Romanshorn bis nach Arbon, wo die BTS mit der A1.1 verknüpft wird. Etliche Abschnitte entlang der grösseren Agglomerationen werden in Tunnels geführt.

Die in kantonaler Regie zu finanzierende OLS führt aus dem Raum Kreuzlingen und Münsterlingen südwärts und stellt zwischen Erlen und Amriswil eine Verbindung zur BTS her.

Nachholbedarf im Thurgau

2019 hat der Kanton Thurgau das ausgearbeitete BTS-Projekt dem Bundesamt für Strassen (Astra) übergeben – in der Erwartung, das Vorhaben im nächsten Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) des Bundes wiederzufinden. Dem war aber nicht so. Nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 wurde das Projekt im Vernehmlassungsentwurf erwähnt. «Dagegen wehren wir uns», schrieb die Thurgauer Regierung diesen Frühling an Bundesrätin Simonetta Sommaruga und liessen die Verkehrsministerin wissen: «Der ländliche Raum darf nicht marginalisiert werden.»

Was damit gemeint ist, führt der Regierungsrat in seiner Vernehmlassungsantwort aus: Seit der Einführung der Bahn 2000 seien rund 71 750 Millionen Franken Bundesgelder für den Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur beschlossen worden. Davon landeten 653 Millionen im Thurgau. «Dies entspricht einem Anteil von lediglich 0,9 Prozent. Wird dies in Relation zur Einwohnerzahl (3,3 Prozent), zur Fläche (2,4 Prozent) oder zum Bruttoinlandprodukt (2,4 Prozent) gesetzt, so ist ersichtlich, dass im Kanton Thurgau ein Nachholbedarf besteht.»

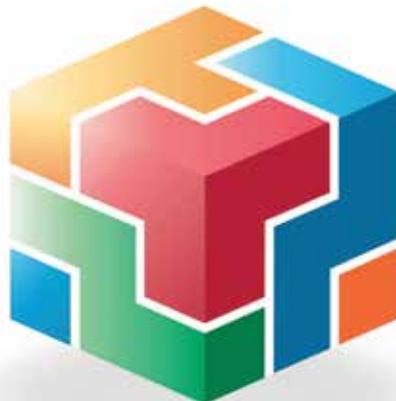
Wir gehören zum
Kreis der TOP Steuer-
experten & Treuhänder!
Verlangen Sie eine
unverbindliche Offerte.



PROVIDA



- Unternehmensberatung
- Steuern & Recht
- Wirtschaftsprüfung
- Treuhand



Wir beraten Sie ganzheitlich und decken das gesamte Spektrum von Unternehmensberatung, Wirtschaftsprüfung, Steuer-/Rechtsberatung und Treuhandwesen kompetent ab.

Profitieren Sie von unserem Know-how auch in den praxisnahen Kurz-Seminaren der Provida academy. Jetzt anmelden!

Romanshorn · Frauenfeld · Fribourg · Rorschach · St.Gallen · Zürich – T +41 71 466 71 71 · info@provida.ch · **provida.ch**

**Jetzt
anmelden**

www.personaltag.ch

ostschweizer

personaltag



18. Ostschweizer Personaltag

Donnerstag, 15. September 2022

Olma Halle 9.1.2, 13.30 Uhr

Perspektiven neuer Arbeitswelten

Wie wir in Zukunft arbeiten werden



Stefan Camenzind
Evolution Design



Sarah Genner
Medienwissen-
schaftlerin



Elke Thamm
Bühler AG



Carlos Frischmuth
Autor



Sabine Bianchi
Moderation

Patronat



Hauptsponsoren



Medienpartner





Der Thurgauer Regierungsrat Dominik Diezi kämpft für die Aufnahme der BTS in die Bauvorhaben des Bundes.

Der Thurgau beantragt, dass das STEP überarbeitet wird, bevor die Botschaft an das Parlament geleitet werden kann. Die anderen Ostschweizer Kantone unterstützen das Thurgauer Begehren, umgekehrt zeigen sich die Thurgauer mit weiteren Ostschweizer Vorhaben solidarisch: «Vorhaben wie die BTS und der Zubringer Appenzellerland mit der Umfahrung Herisau müssen in das STEP aufgenommen und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden», erklärt etwa der Thurgauer Regierungsrat Dominik Diezi, der auch Vorsitzender des Lenkungsausschusses Mobilität Thurgau BTS/OLS ist. Der Bund beruft sich seinerseits auf «übergeordnete Strategien», denen ein Ausbau von Nationalstrassen widerspreche, und will die Situation zuerst mit Korridorstudien vertieft abklären. Auch da hält die Thurgauer Regierung in der Vernehmlassungsantwort dagegen: «Wir halten es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen.»

Standesinitiative und Petition

Der Thurgauer Regierungsrat setze sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln für dieses Ziel ein, betont Dominik Diezi. Neben der klaren Vernehmlassungsantwort gehörte zu diesen Mitteln auch ein Besuch der Ostschweizer Regierungskonferenz bei Bundesrätin Simonetta Sommaruga im Juni. Rückendeckung erhält die Regierung vom Grossen Rat: Das Thurgauer Kantonsparlament beschloss im März eine Standesinitiative, die eine Berücksichtigung der BTS im nächsten STEP, dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, fordert. Die Thurgauer FDP hat zudem eine Petition mit demselben Ziel lanciert und diese Anfang Mai mit mehr als 7000 Unterschriften in Bern eingereicht.

Wirtschaftsverbände ziehen am gleichen Strick

Die grossen Wirtschaftsverbände unseres Landes, namentlich die *economiesuisse*, der Schweizerische Gewerbeverband, der Schweizerische Arbeitgeberverband und der Schweizer Bauernverband, empfehlen, die beiden AHV-Vorlagen sowie die Reform der Verrechnungssteuer anzunehmen und die Massentierhaltungsinitiative abzulehnen.



Diese Kooperation ist erfreulich. Zeigt sie doch, dass die wirtschaftsorientierten Organisationen unseres Landes gewillt sind, engagiert zusammenzuarbeiten und gemeinsam für taugliche politische Lösungen einzustehen.

Irritierte Medien

Die Medien reagierten insofern irritiert, als gerätselt wurde, wer nun wen vor den Karren spanne. Die Wirtschaft die Landwirtschaft oder die Landwirtschaft die Wirtschaft? Spekuliert wurde auch, wie lange diese Partnerschaft wohl andauere. Keine Frage, die Zusammenarbeit ist neu und speziell, aber hoffentlich anhaltend. Nur das eigene Gärtchen zu pflegen, reicht wirtschaftspolitisch nicht mehr aus. Gerade in herausfordernden Zeiten gilt es, die relevanten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Probleme zu erkennen, kompromissbereit aufeinander zuzugehen sowie geeignete Massnahmen durch die politischen Institutionen zu bringen. Die Wirtschaftsverbände versuchen dies vorbildlich. Die bürgerlichen Parteien könnten hiervon etwas lernen.

Die richtige Parole

Ob die Parole 3× Ja und 1× Nein am 25. September eine Mehrheit findet, wird sich weisen. Die neue Zusammenarbeit ist in jedem Fall ein erster wichtiger Schritt, dem weitere folgen sollten. Denn ohne die Wirtschaft läuft in unserem Land wenig. Nur eine gesunde und florierende Wirtschaft sorgt für Sicherheit, Stabilität und allgemeine Wohlfahrt.

Text: Philipp Landmark
Bilder: Gian Kaufmann, Alberto Cortes
Grafik: LEADER

Dr. rer. publ. HSG Sven Bradke
 Wirtschafts- und Kommunikationsberater,
 Geschäftsführer Mediapolis AG in St.Gallen

Die Reise ins ferne Zürich wird zum Abenteuer

Das 1987 vom Volk angenommene geniale Konzept der Bahn 2000 sah vor, die wichtigen Knotenbahnhöfe der Schweiz in weniger als einer Stunde Fahrtzeit zu verbinden. In der Ostschweiz ist das immer noch Theorie, weil die Fahrt zwischen St.Gallen und Zürich zu lange dauert.

Kaum mehr als 60 Kilometer liegt St.Gallen von der Schweizer Wirtschaftsmetropole Zürich entfernt – wenn man die Luftlinie misst. In der Realität machen sowohl die Strasse als auch die Bahn einen grösseren Bogen über Winterthur. Die gefahrenen Strecken sind deutlich über 80 Kilometer lang.

Jahrelanges Missmanagement an der SBB-Spitze

In Frankreich würde eine Zugsverbindung zwischen zwei bedeutenden Städten kaum mehr als eine Viertelstunde benötigen. In St.Gallen hat man Glück, wenn man in dieser Zeit mit dem Bus an den Bahnhof gelangt. Wobei es fraglich ist, ob es sich lohnt, pünktlich am Bahnhof zu sein: Gut möglich, dass der Zug nach Zürich verspätet kommt oder gleich ganz ausfällt.

Natürlich ist es nicht so, dass die Schweizer Bahnen wie in Deutschland gänzlich nach Zufallsprinzip verkehren – noch nicht. Das Tempo der Angleichung ans nördliche Nachbarland ist aber mittlerweile beängstigend gross. Die Gründe dafür sind vielfältig, ein wesentlicher Grund ist: Die SBB sind Opfer ihres eigenen Erfolgs. Viele Züge platzen aus allen Nähten, die Kapazität der Schieneninfrastruktur ist erreicht. Schon kleine Störungen wirken sich verheerend aus. Schuld daran ist aber auch jahrelanges Missmanagement an der SBB-Spitze, der Lokführer-Mangel ist nur ein Beispiel dafür. Die Bahn-Granden haben sich schlicht verrechnet.

Schüttelzüge sind ein Flop

Für Kunden aus der Ostschweiz ist vor allem das nicht enden wollende Drama um die Schüttelzüge ein anhaltendes Ärgernis. Die neuen Doppelstockzüge für den Fernverkehr, die von den SBB bei Bombardier geordert wurden, sind der wohl teuerste Flop in der Geschichte der Rollmaterialbeschaffung in diesem Land. Der Hersteller hat nicht gehalten, was er versprochen hatte. Die SBB haben es zudem mit Sonderwünschen zu einer Mission impossible gemacht.

Die «FV Dosto» hätten mit einer Wank-Kompensation ähnlich wie die einstöckigen Neigezüge schneller durch Kur-

ven fahren sollen als normale Züge. Die Idee der SBB lautete: So lassen sich teure Infrastrukturausbauten sparen und dennoch die nötigen Minuten einsparen, um etwa die Strecke St.Gallen–Zürich deutlich unter einer Stunde zu bewältigen.

Als die ersten Bombardier-Züge mit grosser Verspätung endlich auf den Schienen verkehrten, erwies sich der Plan als blosser Theorie: Die Züge verstärkten jedes Rumpeln und jede Auslenkung derart, dass Passagiere seekrank wurden und der Volksmund bis heute von Schüttelzügen spricht. Denn auch nach vielen beschwichtigenden Mitteilungen der SBB ist es nicht wirklich angenehmer geworden, mit diesem Zug zu fahren.

Fahrplan ist Makulatur

Doch nicht nur die Fahrt mit dem FV Dosto führt zu einem «sturmen Grind», auch die Planung mit diesen Zügen bereitet Kopfzerbrechen. Die SBB mussten einsehen, dass die Wankkompensation nie mehr funktionieren wird, und damit waren auch die Fahrplan-Hoffnungen Makulatur. Die Fahrt nach Zürich bleibt ein nostalgisches Bummelzug-Erlebnis.

Ins Gewicht fallen weniger die einige Minuten längere Fahrt an sich. Wenn die Fahrtzeit nicht deutlich unter eine Stunde gedrückt werden kann, ist das Angebotskonzept 2035 der SBB gefährdet, der Vollknoten St.Gallen mit koordinierten Anschlüssen in alle Richtungen funktioniert nicht. Die Fahrpläne der S-Bahn und der Appenzeller Bahnen können nicht sinnvoll angepasst werden, die Durchbindung des Interregio ins Rheintal ist ebenso gefährdet wie der Halt des «schnellen» Intercity in Wil.

Erreichen kann man dies nur durch den Ausbau der Bahninfrastruktur, mit Neubaustrecken auf dem Abschnitt St.Gallen–Winterthur. Das ist teuer und vor allem auch zeitaufwendig, weshalb der Kanton St.Gallen nicht nur sofortige Abklärungen für Neubaustrecken verlangt, sondern auch darauf drängt, kurzfristige Massnahmen wie die Verschiebung der Abfahrtszeiten des «schnellen» Intercity zwischen Winterthur und Zürich oder eine Verlagerung des Güterver-



Patrick Ruggli leitet das St.Galler Amt für Öffentlichen Verkehr, wo neuerdings auch die Anliegen der ganzen Ostschweiz koordiniert werden.



Sorgenkind: Der «Schüttelzug» kann die geforderte Zeitersparnis nicht erbringen.



**Aufgebot zur MFK?
Wir haben Termine!**



**TCS St.Gallen, Sevelen, Eschenbach
071 313 75 00 www.tcs-sgai.ch
Mitglieder profitieren!**

Unsere Angebote in den TCS Service Centern St.Gallen, Sevelen und Eschenbach

Amtliche Prüfungen:

Personenwagen
Lieferwagen bis 3.5 t *
Motorräder
Abnahme von Veteranenfahrzeugen
Nachprüfung der amtliche Kontrollen

Technische Änderungen:

Felgen
Fahrwerk
Anhängervorrichtung

Freiwillige Prüfungen:

Occasionstest beim Kauf oder Verkauf eines Fahrzeuges

*in Eschenbach nur bis 3.0 t, in Sevelen nicht möglich.

kehr zu prüfen. Offenbar findet St.Gallen Gehör beim Bund: Gegenüber dem «Tagblatt» bestätigte jedenfalls das Bundesamt für Verkehr, dass man die Auswirkungen des Verzichts auf Neigetechnik bei den FV Dosto analysieren werde. Man wolle nun prüfen, welche Infrastrukturausbauten für die geplanten Fahrzeitverkürzungen notwendig seien.

«Ohne Brüttener Tunnel sind keine Ausbauten im Fernverkehr auf der Achse Zürich–St.Gallen möglich.»

Patrick Ruggli

Hoffen auf Brüttener Tunnel

Ein paar Minuten lassen sich auch zwischen Winterthur und Zürich finden. Dort soll eine seit 40 Jahren gewälzte Idee endlich realisiert werden: Der Brüttener Tunnel von Winterthur mit den Ästen nach Bassersdorf (weiter nach Zürich Flughafen) und Dietlikon (direkt weiter nach Zürich HB) könnte ab 2025 tatsächlich gebaut werden. Dann stünde diese Route vielleicht zum Fahrplanwechsel 2035 offen. Diese Strecken erlauben eine Fahrzeiteinsparung von einigen

Minuten, sie entlasten aber vor allem die völlig ausgereizten Kapazitäten zwischen Winterthur und Zürich.

Für die Ostschweiz ist das Vorhaben im Kanton Zürich von grosser Bedeutung, wie Patrick Ruggli, der Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen, betont: «Ohne Brüttener Tunnel sind keine Ausbauten im Fernverkehr auf der Achse Zürich–St.Gallen möglich.» Das sieht auch der Thurgauer Volkswirtschaftsdirektor Walter Schönholzer so: «Der Neubau vom Brüttener Tunnel ist für den Ausbau des Bahnverkehrs in der ganzen Ostschweiz von entscheidender Bedeutung und hat deshalb Priorität.»

Neben dem Brüttener Tunnel gibt es weitere Projekte ausserhalb der Ostschweiz, die für die Ostschweizer Bahnbenutzer von grosser Bedeutung sind. Patrick Ruggli, dessen St.Galler Amt für öffentlichen Verkehr sich auch um die Bündelung der Ostschweizer Interessen kümmert, nennt etwa neue Überholgleise in Pfäffikon und Siebnen-Wangen im Kanton Schwyz: «Diese beiden Gleise sind notwendig, damit der Intercity Zürich–Sargans–Chur integral im Halbstundentakt verkehren kann.» Passagiere der S-Bahnen aus Wil und Rapperswil-Jona würden wiederum vom geplanten vierten Gleis im Bahnhof Zürich Stadelhofen profitieren.

Text: Philipp Landmark

Bilder: Marlies Thurnheer, Gian Kaufmann

Anzeige



RÜDIGER VON FRITSCH - Ehemaliger Botschafter in Russland, **GERHARD FEHR** - Verhaltensökonom, **AYMO BRUNETTI** - Professor Universität Bern, **EDITH ALDEWERELD** - Partner Sonnenberg Wealth Management, **THOMAS STUCKI** - CIO St. Galler Kantonalbank, **BEAT TINNER** - Mitglied St. Galler Regierung, **RETO LIPP** - Moderator

Mut zur Zukunft: Wandel als Chance


EDITH ALDEWERELD


RÜDIGER VON FRITSCH


AYMO BRUNETTI


GERHARD FEHR


THOMAS STUCKI


BEAT TINNER

MITTWOCH
9. NOVEMBER 2022
AB 13.30 UHR

OLMA
Messeareal
St. Gallen

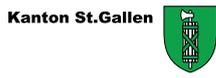
Jetzt anmelden

www.finance-forum.ch

PRESENTING PARTNERIN



PATRONAT



PARTNER



«Der Anschluss ist von essenzieller Wichtigkeit für Innerrhoden»

Für Appenzell Innerrhoden ist der vom Bund nicht berücksichtigte Zubringer Appenzellerland ein «unumgängliches Projekt».

Nicht überraschend ist man in Appenzell Innerrhoden not amused darüber, dass der Bundesrat den Autobahnanschluss Appenzellerland mit Umfahrung Herisau nicht in das Strategische Entwicklungsprogramm aufnehmen will. Die Ostschweizer Regierungen würden sich nun gemeinsam für dieses für den Wirtschaftsstandort Ostschweiz wichtige Projekt einsetzen, heisst es.

«Für Appenzell Ausserrhoden wie für Appenzell Innerrhoden ist eine bessere Anbindung an das Nationalstrassennetz unumgänglich und ohne Verzögerung in den nächsten Planungshorizont des Bundes aufzunehmen», hält der Innerrhoder Bauherr Ruedi Ulmann fest. Der Anschluss sei regional und volkswirtschaftlich von essenzieller Wichtigkeit für den Wohn- und Wirtschaftsstandort Appenzell Innerrhoden: «Nur so sind die Standortattraktivität sowie die Verteilung der Güter ab Gossau auch längerfristig effizient gesichert und gewährleistet.»

Der Weg aus dem Appenzellerland zum Autobahnnetz ist beschwerlich, weshalb die Region auf neue Zubringer hofft. Für die lokale Erschliessung der Agglomeration Appenzells wird ein Ortsbus geprüft.





Landammann Roland Dähler möchte die Fahrzeit der Appenzeller Bahnen von Appenzell nach St. Gallen auf maximal 30 Minuten drücken.



Für Bauherr Ruedi Ulmann ist ein besserer Anschluss Appenzell Innerrhodens ans Schweizer Nationalstrassennetz unumgänglich.

Investition in Langsamverkehr

«Als langfristiges Ziel haben die Langsamverkehrsverbindungen mit der Erstellung der Rad- und Gehwegverbindungen zu den Aussenbezirken sowie in die Nachbarkantone Priorität», sagt Ruedi Ulmann. In Planung ist momentan der Ausbau der Haslenstrasse. Die Landsgemeinde hat dem Kredit zur Umsetzung eines Geh- und Radweges nach Haslen bereits zugestimmt. Ebenfalls in Planung ist eine Langsamverkehrsverbindung in Richtung Hundwil auf der Enggenhüttenstrasse.

In 30 Minuten nach St.Gallen

Im Bereich Öffentlicher Verkehr sind in Innerrhodens keine grösseren Projekte pendent, wie Landammann Roland Dähler bestätigt. Ein wichtiges Anliegen sei, eine mit der Realisierung der Durchmesserlinie angestrebte Fahrzeit zwischen Appenzell und St.Gallen von maximal 30 Minuten zu erreichen. Mit verschiedenen Massnahmen käme man diesem Ziel immer näher, sagt der Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements. «Die aktuelle Situation in Teufen wird nun jedoch voraussichtlich eine weitere Verzögerung in der Realisierung dieses Ziels mit sich bringen.» In Teufen soll anstelle der geplanten Doppelspur der Appenzeller Bahnen durch das Dorfzentrum ein Tunnel geprüft werden.

In der Sommersaison wird ab der Haltestelle Hirschberg an den Wochenenden und an Feiertagen ein Shuttlebus mit Postauto angeboten, damit Reisende aus Richtung St.Gallen-Gais etwa 30 Minuten schneller in Wasserlauben sind. «Dieses Angebot werden wir voraussichtlich auch nächstes Jahr wieder anbieten, da die Erfahrungen bis jetzt sehr gut sind», sagt Dähler.

In der aktuell erarbeiteten Gesamtverkehrsstrategie Innerrhodens komme immer wieder das Thema Ortsbus zur Sprache. Mittelfristig will der Kanton deshalb prüfen, ob ein solches Angebot für das Dorf Appenzell und die Umgebung sinnvoll ist.

Die wichtigsten Verkehrsprojekte aus Sicht der Ostschweizer Ständeräte:



Daniel Fässler (Mitte/AI): «In 30 Minuten nach St.Gallen»

Verkürzung der Zugsfahrt Appenzell-St.Gallen auf 30 Minuten

Vor der Realisierung der Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen wurde Innerrhodens versprochen, mit baulichen Anpassungen die Voraussetzungen zu schaffen, dass die Zugsfahrt zwischen Appenzell und St.Gallen nur noch rund 30 Minuten in Anspruch nimmt. Mit dem Baustart Anfang April 2022 wird dieses Versprechen erfüllt.

Autobahnzubringer Appenzellerland

Die Kantone Appenzell Ausserrhodens und Appenzell Innerrhodens sind völlig ungenügend an das Autobahnnetz angeschlossen. Dieses Manko ist mit dem Bau einer neuen Nationalstrasse zwischen Waldstatt und der A1 endlich zu beheben.

Schnellzugshalte in Gossau

Der innere Landesteil von Appenzell Innerrhodens und das Hinterland von Appenzell Ausserrhodens waren immer über Gossau an die SBB-Schnellzüge angeschlossen. Dass dies heute nicht mehr der Fall ist, ist staats- und verkehrspolitisch unverständlich.

Ausserrhoden fordert den A1-Zubringer in Winkeln/Gossau

Während in Herisau der Bahnhofplatz völlig neu organisiert wird, bangt Ausserrhoden um die Umfahrung von Herisau und den Autobahnzubringer Appenzellerland im Raum Winkeln/Gossau.

Der Entwurf des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) des Bundes hat in Appenzell Ausserrhoden viel Ärger ausgelöst: Der Zubringer Appenzellerland, der Herisau und Gossau entlasten soll, fehlt in der To-do-Liste des Bundesrats. «Der Kanton Appenzell Ausserrhoden lehnt die Vorlage in aller Deutlichkeit ab und verlangt zusammen mit den anderen Ostschweizer Kantonen, dass diese überarbeitet wird» sagt Regierungsrat Dölf Biasotto. Die bessere strassenseitige Anbindung der beiden Appenzeller Kantone dürfe nicht weiter auf die lange Bank geschoben werden.

Ungenügend an Nationalstrassennetz angeschlossen

Ausserrhoden beruft sich darauf, dass Nationalstrassen gewährleisten sollen, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. «Dieses Ziel, auf dessen Erreichung die beiden Kantone

Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden seit Jahrzehnten hinwirken, wird mit der Vorlage erneut deutlich verfehlt.» Das Projekt Zubringer Appenzellerland mit der Umfahrung Herisau und der Entlastung von Gossau sei eine gemeinsam mit dem Kanton St.Gallen erarbeitete regionale Gesamtlösung, die alle verkehrlichen, umweltrechtlichen und gesellschaftlichen Anforderungen erfülle.

«Die nicht mehr tragbare Verkehrsbelastung in Herisau verlangt zwingend eine rasche Umsetzung des Autobahnzubringers Appenzellerland.»

Biasotto hebt auch hervor, dass der Hauptort des Kantons Appenzell Innerrhoden nach wie vor ungenügend an das Nationalstrassennetz angeschlossen sei. Die Lösung der vorhandenen Verkehrs- und Sicherheitsprobleme entlang der Hauptverkehrsachse zwischen St.Gallen-Winkeln und Appenzell werde nun vom Bund auf unbestimmte Zeit verschoben, und die gravierenden verkehrstechnischen Engpässe in den beiden Appenzeller Kantonen blieben bestehen. «Die nicht mehr tragbare Verkehrsbelastung in Herisau verlangt zwingend eine rasche Umsetzung des Autobahnzubringers Appenzellerland.»

Rundumerneuerung des Bahnhofs Herisau

Angelaufen ist die Neuorganisation des Bahnhofs Herisau. Bis 2027 werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms St.Gallen-Bodensee, 3. Generation, rund 56 Millionen Franken verbaut. Der Bund will sich mit knapp 16 Millionen daran beteiligen.

Regierungsrat Dölf Biasotto will einen Anschluss ans Nationalstrassennetz.



Aktuell wird die Strasseninfrastruktur im Bahnhofsbereich angepasst, damit unnötiger Transitverkehr nicht mehr über den Bahnhof laufen muss. In den nächsten Jahren wird unter anderem die Meteorwasserableitung umgebaut, zudem werden die Perrons der Südostbahn angepasst. Zum Abschluss wird der zwischen den normalspurigen Bahnanlagen der SOB und den Meterspurgleisen der Appenzeller Bahnen liegende Bushof neu organisiert, auch der Bahnhofplatz wird dann neu gestaltet. Damit sollen am wichtigsten ÖV-Knoten im Kanton kurze Umsteigezeiten ermöglicht und der Komfort der Nutzer erhöht werden. Mit dem Umbau werden die Umsteigebeziehungen auch behindertengerecht gestaltet.

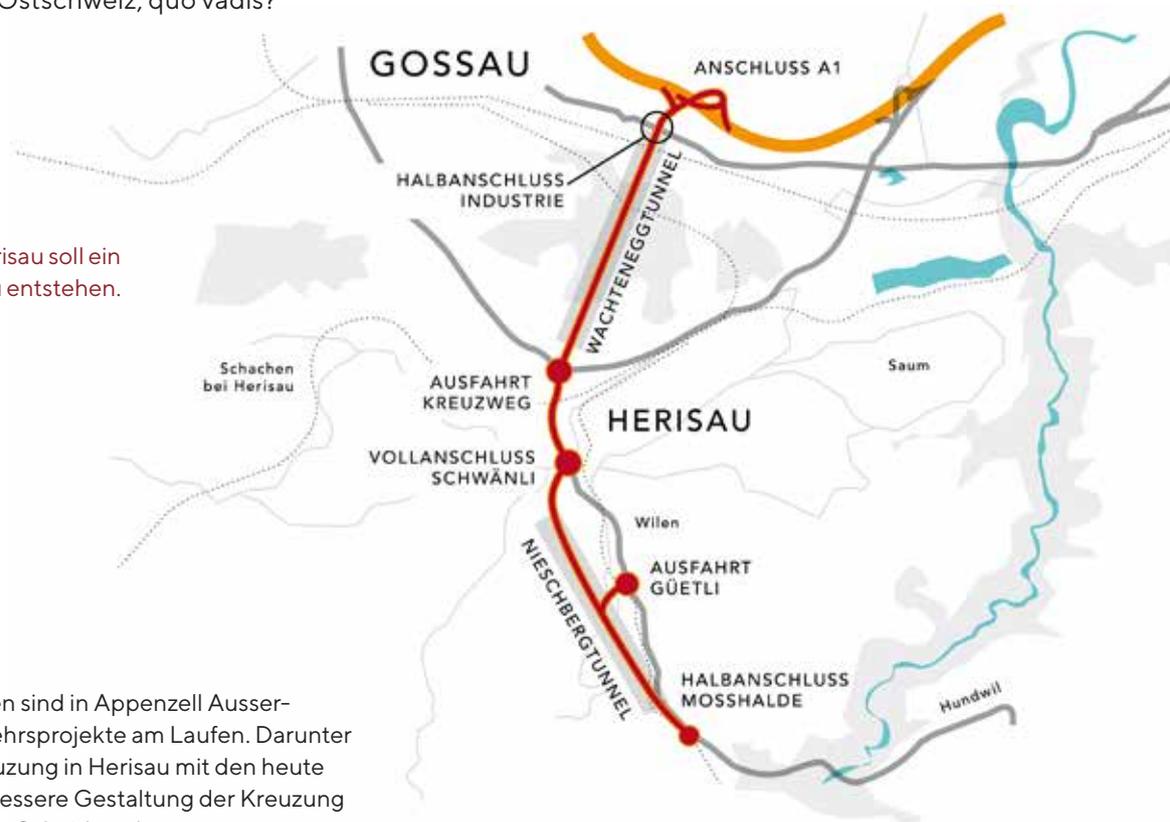
Der rundumerneuerte Bahnhof Herisau habe grosses volkswirtschaftliches Entwicklungspotenzial, ist man in Ausserrhoden überzeugt. Das erweiterte Bahnhofareal Heri-

sau weist sehr gute Standortqualitäten aus, sei heute aber noch deutlich unternutzt. «Dieses Gebiet soll mit vereinten Kräften zu einem attraktiven Ort der Mobilität, der Begegnung, des Arbeitens und des Wohnens entwickelt werden», sagt Dölf Biasotto, Vorsteher des Departements für Bau und Volkswirtschaft.

In Herisau wird der Verkehr im Zentrum grundlegend neu organisiert.



Zwischen Gossau und Herisau soll ein Anschluss Richtung Herisau entstehen.



Eine neue Brücke

Neben den grossen Projekten sind in Appenzell Auser-rhoden etliche weitere Verkehrsprojekte am Laufen. Darunter der Umbau der Schwänlikreuzung in Herisau mit den heute zu kleinen Kreisel, oder die bessere Gestaltung der Kreuzung Mooshalde in Hundwil (auch «Scheidwegkreuzung» genannt), wo eine Häufung von Unfällen verzeichnet wird.

Weil die beiden bisherigen alten Brücken über den Holderenbach und die Goldach im Örtchen Zweibrücken bald nicht mehr genutzt werden können, plant der Kanton eine neue Brücke als Strassenverbindung von St.Gallen nach Rehetobel für etwa 9,5 Millionen Franken. Dafür wird eine Volksabstimmung nötig werden.

Neues Servicezentrum für die AB

Die Appenzeller Bahnen haben in den letzten Jahren eine riesige Modernisierung erfahren, neue Züge wurden beschafft, die Durchmesserlinie ist in Betrieb. Nun wird in Appenzell ein neues Servicezentrum gebaut, um die neuen Fahrzeuge effizienter revidieren und warten zu können. Wenn das neue Servicezentrum für 61 Millionen Franken im Jahr 2024 in Betrieb geht, werden die alten Werkstätten in Gais und in Herisau geschlossen.

In Heiden haben Postauto und Bahn heute unterschiedliche Halteorte, was im wichtigen Verkehrsknoten im Vorderland das Umsteigen mühsam macht. Für 3,5 Millionen Franken wird deshalb ein neuer Bushof beim Bahnhof realisiert, der 2025 in Betrieb gehen soll.

Der Triebwagen der touristisch wertvollen Zahnradbahn von Rheineck nach Walzenhausen stammt aus den 1950er-Jahren und muss dringend ersetzt werden. Als Ersatz steht eine vollautomatisierte Zahnradbahn im Vordergrund. Die Finanzierung – die Kosten belaufen sich auf rund 24 Millionen Franken – ist noch nicht gesichert, sei aber «auf gutem Weg», wie Regierungsrat Biasotto sagt. Das neue Bähnli könnte somit unter Regie der Appenzeller Bahnen 2027 den Betrieb aufnehmen.

Text: Philipp Landmark
Bilder: Marlies Thurnheer, zVg
Grafik: LEADER

Die wichtigsten Verkehrsprojekte aus Sicht der Ostschweizer Ständeräte:



Andrea Caroni (FDP/AR): «Das Appenzellerland erschliessen»

Zubringer Appenzellerland mit Umfahrung Herisau

Dieses Jahrhundertprojekt wird das Appenzellerland stärker erschliessen, Herisau entlasten und auch Gossau weiterentwickeln.

Dritte Röhre Rosenberg-Tunnel

Die allseits anerkannte dritte Röhre wird den Kollaps der St.Galler Stadtautobahn – der wichtigsten Strasse im Kanton St.Gallen – verhindern, was auch für das Appenzellerland zentral ist.

Liebegg-Tunnel

Dieser Tunnel wird das Appenzeller Mittelland und Appenzell Innerrhoden direkt an die A1 anbinden und damit auch die Stadt St.Gallen massiv entlasten.

Übergeordnet

Wir Ostschweizer Parlamentarier und Regierungen müssen zusammenstehen, damit wir verkehrstechnisch in Bern genügend berücksichtigt werden.

Die wohl aussergewöhnlichste Eventlocation der Schweiz



Nostalgie die berührt, Kult der verführt, Begeisterung die überspringt – die autobau erlebniswelt ist eine lebendige Eventlocation mit einem einzigartigen Konzept: Herz und Pulsschlag dieses unglaublichen Eventlokals ist eine exklusive Autoausstellung. Sie bietet die direkte Nähe ohne Absperrbänder zu den hochkarätigsten Automobilen die je für die Strasse und die Rennstrecke gebaut worden sind. Hier können Gäste den Exoten und Luxuskarossen so nahe kommen wie nirgendwo sonst. Die edlen Autos sind hier Teil Ihres Events: vom Kundenanlass mit Proseccoempfang mit Stehlunch über die Tagung oder Jubiläumsfeier mit Galadinner bis hin zum unvergesslichen Weihnachtsessen oder Teamanlass.

Erfahren Sie mehr unter: www.autobau.ch

Autobau AG, Egnacherweg 7, 8590 Romanshorn,
Tel.: 071 466 00 66, info@autobau.ch

Anzeige



NEU
Clay Regazzoni
Honor Room



autobau erlebniswelt
events. museum. emotionen.

Mehr als ein Automuseum

Entdecken Sie die legendärsten Sportwagen und Rennautos aus der ganzen Welt und erfreuen Sie sich über die schönsten Klassiker und Oldtimer in der autobau erlebniswelt. Neu können auch die Rennwagen, Pokale und viele persönliche Erinnerungsstücke von Clay Regazzoni besichtigt werden. Die denkmalgeschützten Räume des ehemaligen Industriegebäudes eignen sich auch bestens für Anlässe aller Art.

autobau AG
Egnacherweg 7, 8590 Romanshorn
+41 71 466 00 66, info@autobau.ch
autobau.ch



**Kult.
Nostalgie.
Motorsport.**

Gezielte Ausbauten für gutes ÖV-Angebot im Thurgau

Beim Strassenverkehr wartet der Thurgau auf den grossen Befreiungsschlag, beim öffentlichen Verkehr steht der Kanton gerade auch mit guten Verbindungen Richtung Zürich relativ gut da.

Wil West: Auf Thurgauer und St.Galler Boden entsteht ein Wirtschaftsgebiet mit Autobahn- und Eisenbahnerschliessung.

Grundsätzlich sei der Thurgau mit dem aktuellen ÖV-Angebot zufrieden, sagt Regierungsrat Walter Schönholzer, Vorsteher des Departements für Inneres und Volkswirtschaft. «Neue Mobilitätsformen, die Digitalisierung, Homeoffice, der ländliche Raum und ein verändertes Kundenverhalten nach den coronabedingten Einschränkungen stellen das System Öffentlicher Verkehr aber vor neue Herausforderungen.» Ein gutes ÖV-Angebot sei gerade im Hinblick auf die klimabedingten Herausforderungen und die mangelhafte strassen- seitige Verkehrsanbindung – womit Schönholzer auf die nicht realisierten Strassen BTS und OLS anspielt – im Thurgau besonders wichtig.

Neue Angebote prüfen

Im kantonalen Thurgauer ÖV-Konzept 2025 bis 2030 sollen zum Beispiel im regionalen Busangebot auch neue Mobilitätskonzepte wie z. B. On-Demand-Angebote stärker miteinbezogen werden. «Dies könnte vor allem in den Abendstunden und am Wochenende zu einem attraktiveren Angebot im ländlichen Raum führen», erklärt Schönholzer.

Zur besseren Abwicklung des Bahnverkehrs stehen in den beiden Thurgauer Städten Frauenfeld und Weinfelden Bahnhofsneubauten an.

Auf Dezember 2022 wird die S44, eine schnelle S-Bahn zwischen Weinfelden und Konstanz, im Zwei-Stunden-Takt eingeführt. Weiter soll im Regionalverkehr auf Dezember 2023 der Ausbau der S7-Verlängerung nach Lindau erfolgen:

«Dafür ist eine sehr gute Zusammenarbeit unter den Ostschweizer Kantonen nötig.»

Die erste eigentliche Bodensee-S-Bahn fährt dann täglich und nicht mehr nur am Wochenende und bedient auch den Inselbahnhof. Heute wendet dieser Zug in Lindau-Reutin.

Attraktive Tarife im Bodenseeraum

Solche Angebote sollen künftig besser bekannt gemacht werden, wie Walter Schönholzer erklärt. Im Auftrag der Internationalen Bodensee-Konferenz soll eine Institution aufgebaut werden, die die Benutzung des ÖV im Bodenseeraum



Der Thurgauer Regierungsrat Walter Schönholzer will neue Mobilitätskonzepte einführen.

erleichtert. Ziele seien die bessere Vermarktung des bestehenden Angebots sowie attraktivere Tarife.

Von Bedeutung für die Ostschweiz ist gemäss Schönholzer auch die künftige Verbindung von St.Gallen über Konstanz und Singen dem Hochrhein entlang nach Basel. «Dazu laufen intensive Gespräche mit Deutschland, wobei hier neben den nötigen Infrastrukturausbauten, etwa der Elektrifizierung, vor allem Fragen zur Betriebsfinanzierung im Vordergrund stehen.»

«Wenn wir in der Ostschweiz weiterhin ein gutes ÖV-Angebot haben wollen, braucht es gezielte Ausbauten», sagt



Die wichtigsten Verkehrsprojekte aus Sicht der Ostschweizer Ständeräte:

Brigitte Häberli (Mitte/TG): «Positive Entwicklung dank der BTS»

Das aus meiner Sicht wichtigste Verkehrsprojekt für den Kanton Thurgau und die Ostschweiz ist die N23, vormals BTS (Bodensee-Thurtal-Strasse). Vor zehn Jahren hat die Thurgauer Bevölkerung diesem Projekt zugestimmt. Die N23/BTS wird die verkehrsgeplagten Orte entlasten, mehr Sicherheit für Fussgänger und den Langsamverkehr bringen und die wirtschaftliche Entwicklung des Oberthurgaus positiv beeinflussen.

UNTERNEHMER- GEIST KENNT SCHLISSLICH AUCH KEINE GRENZEN.

WER VIEL VORHAT, KOMMT ZU UNS.

Sind wir in der Schweiz? Noch in Österreich? Oder schon in Deutschland? Mitten auf dem Bodensee sind Grenzen nicht spürbar. Und genau so fühlen sich Bankgeschäfte mit der Hypo Vorarlberg an: Ausgezeichnete Beratung und schnelle Entscheidungen sind bei uns länderübergreifend Standard.

Hypo Vorarlberg Bank AG, Bregenz,
Zweigniederlassung St. Gallen, Bankgasse 1,
T +41 71 228 85 00, www.hypobank.ch



Arbon, Bodensee

CONTINUUM zum Thema Entwicklung & Wandel:

Im Jahr 2027 schon etwas vor?

... aber bestimmt am
Donnerstag,
10. November 2022!

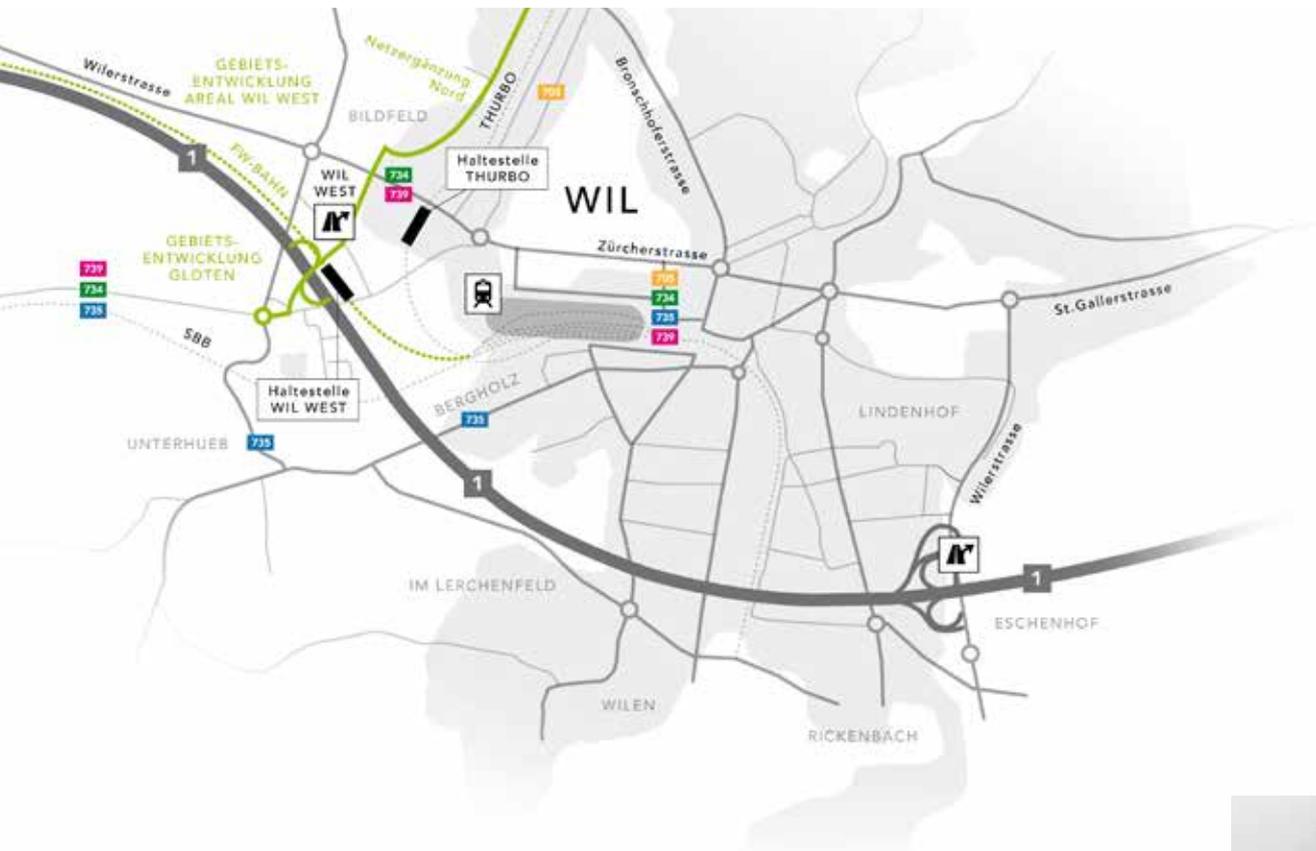
Save the Date
6. Continuum-Forum
in Abtwil St. Gallen

Die Frage ist nicht, ob sich Ihr Unternehmen verändern muss. Sondern in welche Richtung und auf welche Weise. Für unternehmerische Veränderung, die strategisch überzeugt und operativ greift:

www.continuum.ch

CONTINUUM AG, St. Gallen | Zürich | Staufeu b. Lenzburg
Unternehmensentwicklung | Nachfolgeprozess | Finanzierung

 **CONTINUUM**
Zukunft sichern.



Für Wil West werden zwei neue Bahnhaltstellen gebaut, ebenso ein neuer Autobahnanschluss.

Schönholzer, «und dafür ist eine sehr gute Zusammenarbeit unter den Ostschweizer Kantonen, insbesondere beider Appenzell, St.Gallen und Thurgau, ganz wichtig.» Diese Zusammenarbeit klappe seit einigen Jahren sehr gut.

Erschliessung von Wil West

Die Arealentwicklung Wil West ist ein herausragendes Beispiel dafür, dass man in der Ostschweiz eben doch zielgerichtet zusammenarbeiten kann. Bei der namensgebenden St.Galler Stadt mit Thurgauer Agglomeration entsteht ein neues hochwertiges Wirtschaftsgebiet, dass die Kantone Thurgau und St.Gallen gemeinsam entwickeln. Namentlich die Verkehrserschliessungen sind dabei Sache der öffentlichen Hand.

«Wil West ist nicht nur eine Gebietsentwicklung zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen. Das Projekt sorgt auch für eine Verkehrsentslastung in den Quartieren der Stadt Wil und auf weiteren Strassen in der Region», sagt der Thurgauer Regierungsrat Dominik Diezi.

Ab der unmittelbar am Areal vorbeiführenden Autobahn A1 wird als Bundesprojekt ein neuer Anschluss realisiert. Ein neuer Kantonsstrassen-Abschnitt, die Dreibrunnenallee im Kanton Thurgau, sorgt für eine optimale Erschliessung des Gebiets. Mit der Netzergänzung Nord im Kanton St.Gallen werden Wiler Quartiere entlastet. Auch der Langsamverkehr-Velofahrer und Fussgänger – soll mit Wil West bessere Verbindungen erhalten. Neben neuen Bushaltstellen soll auch das Trasse der Frauenfeld-Wil-Bahn angepasst werden und am Areal mit einer neuen Haltestelle ergänzt werden.

Text: Philipp Landmark

Bilder: Marlies Thurnheer, Gian Kaufmann, zVg

Die wichtigsten Verkehrsprojekte aus Sicht der Ostschweizer Ständeräte:



Jakob Stark (SVP/TG): «Die BTS ist mehr als eine Strasse»

Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) / Ausbau N23

Mit der BTS wird die heutige Nationalstrasse N23 von Bonau (N7) bis Arbon ausgebaut zu einer grün beschilderten «Autostrasse» ohne Langsamverkehr und Kreuzungen bei einem Tempo zwischen 80 und 100 km/h. Die BTS ist mehr als eine Strasse, sie ist ein Raumentwicklungskonzept, vom Volk angenommen, seit Jahren im Richtplan verankert. Sie ermöglicht dem Ober- und Mittlthurgau eine zeitgemässe Strassenerschliessung, welche den Staus und dem Lärm in den Städten und Dörfern ein Ende setzt. Zwischenziel: Aufnahme der BTS (Ausbau N23) in das Strategische Entwicklungsprogramm der Nationalstrassen (STEP).

Zubringer Appenzellerland mit Umfahrung Herisau

Dank diesem Projekt wird das stau- und lärmgeplagte Herisau endlich umfahren und das Appenzellerland erhält eine zeitgemässe, grün beschilderte «Autostrasse» ohne Langsamverkehr und Kreuzungen bei einem Tempo zwischen 80 und 100 km/h. Das Strassenprojekt ist auch aus Sicht der Raumentwicklung dringend. Zwischenziel: Aufnahme in das Strategische Entwicklungsprogramm der Nationalstrassen (STEP).

Wichtige St.Galler Strassenprojekte sind in der Schwebe

Ein Tunnel unter Rapperswil-Jona, eine Verbindung nach Österreich: Die Realisierung einiger wichtiger Strassenbauprojekte im Kanton St.Gallen braucht viel Geduld.

Neben der Engpassbeseitigung in der Stadt St.Gallen ist das zweite grosse Verkehrsprojekt im Kanton das «Gesamtverkehrskonzept» für die Stadt Rapperswil-Jona. Der wesentliche Unterschied: Unter den aktuellen Grossprojekten Tiefbau des Kantons St.Gallen ist es gar nicht mehr aufgeführt, die unbestritten wichtige Lösung der Verkehrsprobleme der zweitgrössten Stadt des Kantons macht eine weitere Ehrenrunde. Im Grundsatz ist das Projekt einfach erklärt: Der massive Verkehr, der sich durch Rapperswil-Jona von und zum Seedamm wälzt, soll letztendlich unterirdisch in einem Tunnel geführt werden.

Zurück auf Feld 1

Bereits 2003 hatte die Stadt ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet, deren zentrales Element ein (schon viel früher diskutierter) Stadttunnel war, um das Zentrum und die Nord-Süd-Achse zu entlasten. Doch 2011 lehnten die Stimmbürger von Rapperswil-Jona das Vorhaben ab, der Kanton verzichtete deshalb auf eine Genehmigung des Projekts. «Das hatte den ganzen Prozess auf Feld 1 zurückgeworfen», sagt Kantonsingenieur Marcel John.

«Von allen Massnahmen ist nur noch der Tunnel übrig.»

In neuen Anläufen für eine «Mobilitätszukunft» wurden ein partizipatives Verfahren gewählt und neben dem Tunnel als langfristige Massnahme auch mittelfristige Optimierungen angedacht. Diese Betriebs- und Gestaltungskonzepte vorwiegend auf der Ost-West-Achse, insbesondere die

Strassenraumgestaltung zwischen St.Dionys und Cityplatz, wurden vom städtischen Stimmvolk aber ebenfalls verworfen. «Das ganze Gebilde, das in der «Mobilitätszukunft» gestaltet wurde, ist wieder zerfallen», sagt John, «von allen Massnahmen ist nur noch der Tunnel übrig.»

In Rapperswil-Jona machte man sich umgehend daran, erneut eine Gesamtschau zu erarbeiten. Dabei geht es auch immer darum, wie der Tunnel ins lokale Strassennetz eingebettet werden kann. Diese Gesamtverkehrskonzeption, die ein Zielbild mit der Jahreszahl 2040 sein will, soll noch 2022 abgeschlossen werden

Unglückliche Etappierung

Das Projekt von 2011 stand auch unter einem unglücklichen Stern, weil sich der Bund aus der ursprünglich angedachten Finanzierung zurückgezogen hatte und neu der Kanton das Projekt zu 100 Prozent finanzieren müsste. «Das hatte zu kuriosen Lösungen mit Etappierungen geführt», erinnert sich Marcel John, in jeder Generation wäre eine Etappe erstellt worden, dazu hätte es unschöne Übergangslösungen gegeben. Ein neues Projekt wird einen Tunnelbau in einer einzigen Etappe vorsehen.

Der Stadttunnel selbst hat bestimmte Optimierungen bei den Anschlüssen erfahren, grundsätzlich soll er aber ab dem Portal direkt am Seedamm zum Anschlussknoten Teuchelweiher (Hauptstrasse nach Jona), dann in einer grossen S-Kurve erst zum Anschluss Kempraten und schliesslich im Hüllistein zum Anschluss an die N15 führen. «Der Prozess Mobilitätszukunft hat gezeigt, dass es keine bessere Lösung gibt», sagt John.

Ein wesentlicher Kritikpunkt bei der Volksabstimmung 2011 war, dass es nur auf der Nord-Süd-Achse eine Entlastung gebe, nicht aber auf der Ost-West-Achse. Das liegt freilich daran, dass auf dieser Verbindung der Durchgangsverkehr

Der St. Galler Kantonsingenieur Marcel John weiss, dass die Realisierung von Strassenbauprojekten sich über viele Jahre hinstrecken kann.





eine sehr untergeordnete Rolle spielt, Von St.Dionys bis zum Cityplatz macht er etwa zwölf Prozent aus, Nord-Süd ist die Hälfte des Verkehrs Durchgangsverkehr. Was wiederum heisst: Auch hier ist die andere Hälfte Ziel- und Quellverkehr. «Deshalb sind die innerstädtischen Anschlüsse wichtig», erklärt Marcel John, erst dann erreiche man eine genügende Entlastungswirkung.

Wann ein solcher Tunnel eröffnet wird, steht noch in den Sternen. Wenn es vor Ort eine Mehrheit für ein Verkehrskonzept mit Tunnel gibt, dann würde der Kanton in die Projektierung des Tunnels einsteigen, sagt John, «aber es ist nicht absehbar, dass wir in den nächsten zwei, drei Jahren zu einem Auflageprojekt kommen».

Naturschutz bremst Umfahrung Uznach

Deutlich weiter, aber auch noch nicht startklar ist ein anderes grösseres Strassenbauprojekt im Linthgebiet, die Verbindungsstrasse A15-Gaster, die im Wesentlichen eine Umfah-

rung von Uznach ist, wo täglich 19 000 Fahrzeuge durchs Zentrum fahren. Die Projektkosten werden auf gegen 350 Millionen Franken geschätzt.

Die sechs Kilometer lange Strasse führt ab der St.Gallerstrasse in Schmerikon südlich um das Siedlungsgebiet von Uznach herum. Dann führt die Strasse erst durch einen Tunnel im Gebiet Rotfarb, dann nach Norden in Richtung Gommiswald und mündet in der Rickenstrasse. Dabei verläuft die Linienführung im Bereich Burgerriet entlang des Naturschutzgebiets Kaltbrunner Riet. Obwohl der Kanton den Abstand zum Riet vergrösserte, hat die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission im Frühling 2022 festgestellt, dass auch die neue Linienführung das Naturschutzgebiet «schwerwiegend beeinträchtigen» würde. Dem Kanton blieb nicht viel anderes übrig, als «den Variantenfächer für den Abschnitt Grynaustrasse bis Rotfarb noch einmal zu öffnen», wie es im März hiess. Am Projekt selbst soll im Grundsatz festgehalten werden.

Der Verkehrsweg über den Seedamm und seine Vorläufer verhalfen Rapperswil zu seiner Bedeutung. Heute leidet Rapperswil-Jona unter dem Verkehr, seit vielen Jahren besteht deshalb die Idee, unmittelbar nach dem Seedamm einen Tunnel unter der Stadt zu bauen.



Die wichtigsten Verkehrsprojekte aus Sicht der Ostschweizer Ständeräte:

Paul Rechsteiner (SP/SG): «Bahnverbindungen sind entscheidend»

Ausbau der Bahnverbindung Winterthur–St.Gallen.

Voraussetzung dafür, dass Bahn 2000 (Vollknoten) endlich auch in St.Gallen ankommt, ist eine Fahrtzeit Zürich–St.Gallen von klar unter einer Stunde bei den schnellen Verbindungen (analog zur längeren Strecke Zürich–Bern).

Doppelspurausbau im Rheintal und in Rorschach.

Dieser ist für den Halbstundentakt der schnellen Verbindungen St.Gallen–Chur und für die Weiterentwicklung des Angebots Richtung München–Berlin nötig, wo ein grosses Potenzial besteht, aber auch in Deutschland noch viel geschehen muss.

Spangenzug St.Gallen–Basel

Das nach der Elektrifizierung der deutschen Hochrheinestrecke geplante Angebot eines Spangenzugs St.Gallen–Konstanz–Singen–Schaffhausen–Basel mit einer Fahrtzeit von zwei Stunden schafft attraktive Verbindungen auch Richtung Norden.

Übergeordnete Überlegung zu diesen Prioritäten

Für die Bedeutung und die Entwicklung des Standorts sind mittel- und längerfristig die Bahnverbindungen entscheidend. Hier muss aus Ostschweizer Sicht der Schwerpunkt für die kommenden Jahre und Jahrzehnte liegen. Dafür sprechen auch die klimapolitischen Anforderungen.



Die Gemeinde Schmerikon beabsichtigt nun, aufgrund der Verzögerung den ersten Strassenabschnitt zur Erschliessung des Schmerkner Industriegebietes als Gemeindeprojekt vorzuziehen.

Zwei Verbindungen nach Österreich

Eine weitere «alte Geschichte» ist die Verbindung der Autobahnen im Rheintal, der A14 auf österreichischer und der A13 auf Schweizer Seite, über die seit fast 60 Jahren diskutiert wird. Aktuell werden zwei Projekte geprüft, von denen eines eigentlich schon auf der Zielgeraden schien: Im nördlichen Rheintal war die Bodenseeschnellstrasse S18 auf gutem Weg, es gab eine Entscheidung für eine Variante mit einer Linienführung von Dornbirn–Süd dem östlichen Siedlungsrand von Lustenau entlang nach Höchst und St.Margrethen. Doch im Sommer 2021 war in Wien eine neue, grüne Umweltministerin im Amt, die zum Entsetzen der Vorarlberger Wirtschaft durchsetzte, dass einmal mehr andere Varianten geprüft werden.

Die Schweiz hat ihrerseits eine Verbindung im mittleren Rheintal geprüft, eine Strasse aus dem südlichen Teil von Diepoldsau nach Hohenems. Aus verschiedenen Untersuchungen hat sich herauskristallisiert, dass eine allfällige Verbindung im nördlichen Rheintal die Probleme im mittleren und südlichen Rheintal nicht lösen würde, «die Distanzen sind ein-



Die wichtigsten Verkehrsprojekte aus Sicht der Ostschweizer Ständeräte:

***Benedikt Würth (Mitte/SG):
«S-Bahn und Fernverkehr vernetzen»***

Vollknoten St.Gallen

Im Strategischen Entwicklungsprogramm 2035 ist dieses Projekt enthalten. Nach dem Entscheid der SBB, mit den FV-Dosto von Alstom in Kurven nicht mehr schnell zu fahren, ist die Zielerreichung nicht mehr gesichert. Dieses Versprechen gegenüber der Ostschweiz muss zwingend eingelöst werden. Es geht hier nicht primär um fünf Minuten weniger Fahrzeit zwischen St. Gallen und Zürich. Mit dem Vollknoten kann die S-Bahn St.Gallen besser mit dem Fernverkehr vernetzt werden. Beispielsweise können auch die Anschlüsse im Knoten Wil endlich optimiert werden.

Engpassbeseitigung St.Gallen

Die Engpassbeseitigung St.Gallen ist strassenseitig von vorrangiger Bedeutung. Es geht um die Umsetzung einer Stadtentwicklung, die dank Verkehrsverlagerung zu verbesserter Aufenthaltsqualität führt. Das Zentrum der Ostschweiz wird dadurch attraktiver zum Leben und Arbeiten. Mit harten flankierenden Massnahmen muss der Qualitätsgewinn aber abgesichert werden.

Knotenprobleme Sargans lösen

Der Anschluss im Knoten Sargans zwischen dem REX und dem Intercity Chur-Zürich ist zu eng getaktet. Kleine Verspätungen führen dazu, dass der Anschluss nicht mehr gesichert ist. Ähnliche Probleme gibt es auch im Churer Rheintal, sodass eine Neuplanung des Korridors Zürich-Sargans-Chur nötig ist.

fach zu gross», sagt der St.Galler Kantonsingenieur Marcel John. Was umgekehrt auch bedeutet, dass es auf der Achse Zürich-St.Gallen-München eine Verbindung im nördlichen Rheintal braucht. «Die Umwegfahrten sind über 20 Kilometer – zu viel, als dass jemand von St.Gallen nach Bregenz mit einer Schlaufe über Diepoldsau fahren würde.»

In der Region Diepoldsau wurde gerade ein Agglomerationsprogramm der vierten Generation gestartet, das auch eine Mobilitätsuntersuchung umfasst. Deshalb wurde die Verbindung vom Kanton vorläufig zurückgestellt, «das wird idealerweise dann ins Agglomerationsprogramm integriert», sagt Kantonsingenieur John.

Beide Projekte sind also noch in der Schwebe, wobei es sich nach Ansicht der Planer nicht um zwei Optionen für ein Problem handelt, wie Marcel John betont: «Vorarlberg und St.Gallen sind der Meinung, dass es beide Verbindungen braucht.»

Feier in Wattwil

Im Toggenburg sind in den letzten Jahren eine ganze Reihe von Umfahrungstrassen entstanden: Bereits 1972 wurde die Umfahrung Ebnat-Kappel eröffnet, bald folgte Lichtensteig, 1993 wurde die erste Etappe der Umfahrung Wattwil ihrer Bestimmung übergeben. Seit 2006 muss der Verkehr nicht mehr durch Bazenheid fahren, 2020 wurde der Abschnitt um Bütschwil eröffnet, und nun wird die Lücke nördlich von Wattwil mit der Strecke ins Obertoggenburg geschlossen: Am 15. September wird die zweite Etappe der Umfahrung Wattwil feierlich eröffnet. In vier Jahren Bauzeit wurde die knapp 3,4 Kilometer lange Strecke für 124 Millionen Franken erstellt.

Neuer Anschluss bei Rorschach

Zum Feiern ist es in Rorschach und Goldach noch zu früh. Dort werden frühestens 2028 die Bagger auffahren, um einen neuen «Autobahnanschluss Plus» zu erstellen. 2019 stimmten Rorschach und Goldach in lokalen Volksabstimmungen dem Projekt zu, das eine Kantonsstrasse von einem Autobahn-

Anzeige

Die neue T-Klasse. Life gets big.
Das Raumwunder mit Platz für die ganze Familie und Raum fürs Leben. #lifegetsbig

Im Schatten ist es saftig grün

schluss an die A1 im Bereich Witen Richtung See und verschiedene Begleitmassnahmen vorsieht. Die Kantonsstrasse führt in zwei Tunnels zu mehreren innerstädtischen Anschlüssen, der Grossteil der Kosten von etwas über 300 Millionen Franken entfällt auf den Kanton.

Weitere wichtige Strassenbauprojekte aus St.Galler Sicht sind der Anschluss Appenzellerland in Gossau mit der Umfahrung Herisau (siehe Artikel zu Appenzell Ausserrhoden) und der Anschluss des Entwicklungsgebiets Wil West (siehe Artikel Thurgau)

Halbstundentakt im Rheintal gerettet

Die jüngste Aufregung um die Rheintallinie der SBB gäbe Stoff für ein kleines absurdes Theater. Die Posse zeigte, dass ein Verkehrsprojekt auch dann noch gefährdet ist, wenn längst alles beschlossen scheint.

«Vorarlberg und St.Gallen sind der Meinung, dass es beide Verbindungen braucht.»

Nachdem die Bahnlinie im Rheintal für über 200 Millionen Franken ausgebaut wird, kündigen die SBB an, das Angebot auf dieser Linie aus Spargründen ausdünnen zu wollen. Der Kanton St.Gallen stieg, angeführt von Regierungsrat und Ständeräten, auf die Barrikaden, schliesslich musste Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga ein Machtwort sprechen. Die SBB gaben klein bei und verkündeten, den Halbstundentakt nach Abschluss der Bauarbeiten ab Dezember 2024 wie ursprünglich geplant einzuführen. Für den Ausbau der Doppelspuren im Rheintal (Trübbach-Buchs und Rüthi-Oberriet) wurden die Baugenehmigung inzwischen erteilt.

Ausbau in Wil

Zahlreiche weitere aktuelle Infrastrukturprojekte in der Ostschweiz sollen für stetige Verbesserungen im öffentlichen Verkehr sorgen. Im Bau befinden sich aktuell Massnahmen zur Leistungssteigerung des Bahnhofs Wil, wo dank längerer Perrons künftig Züge von 400 Metern Länge halten können, wie Patrick Ruggli, Leiter des Amts für Öffentlichen Verkehr des Kantons St.Gallen, erklärt. Zwischen Winterthur und Wil werden zudem an allen Haltestellen die Perrons auf 320 Meter verlängert.

Im Kanton St.Gallen befindet sich derzeit auch die Doppelspur im Abschnitt Uznach-Schmerikon im Bau. Vorgesehen sind auch ein Ausbau des Bahnhofs St.Gallen (Ostkopf), die Doppelspur zwischen den Bahnhöfen Rorschach und Rorschach Stadt sowie eine Kreuzungsstelle im unteren Toggenburg.

Landauf, landab liest man von den weltoffenen Zürcher*innen und Basler*innen. Geschichtlich gesehen sind es aber die wilden Ostschweizer*innen, die dieses Prädikat wahrhaftig verdienen.



Rhein- und Zwinglistädter*

innen waren historisch wiederholt protektionistisch orientiert. Nicht so der Wilde Osten: Schon früh setzte man auf offene Wirtschaftsräume und betrieb Fernhandel. So tauchte schon vor rund 800 Jahren ein St.Galler Kaufmann in den Büchern Genuas auf. In der Textilblüte um das Jahr 1900 verkehrte gar ein Zug direkt von St.Gallen nach Paris.

Rheintal als Paradebeispiel

Wirtschaftlicher Dreh- und Angelpunkt dieser liberalen Weltoffenheit ist das Rheintal. Geografisch liegt es im Herzen Europas. Entlang des Rheinufer sind unzählige hochwertige, global ausgerichtete Unternehmen beheimatet.

Die Region nimmt in den letzten drei Jahrzehnten in der Schweiz fast durchgehend den Spitzenplatz in Bezug auf die Industriedichte ein. Kritiker*innen tun das Alpenrheintal zwar nach wie vor als «hinterwäldlerisch» ab, als Randregion halt. Stören tut es entlang des Rheins niemanden: Denn im Schatten der vermeintlich Starken lässt sich fabelhaft wirtschaften.

Ein Mekka der besten Fachkräfte

Ein Problem bleibt: Der Fachkräftemangel. Dieser macht auch vor dem Rheintal nicht halt. Auch wenn er nicht so gravierend scheint wie in anderen Regionen. Warum denn genau das Rheintal als Arbeitsort? Ist es der Ruf der Sonnenstube des Wilden Ostens? Natürlich auch. Dazu kommt die Kraft der markführenden Unternehmen, die mit der Dynamik des Weltgeschehens und Digitalisierung klarkommen müssen. Das verlangt echtes Unternehmertum, das nur mit den besten Kräften erfolgreich ist.

All dies deckt sich mit dem Ziel unseres Vereins: Nebst dem Gewinnen von Fachkräften für die Ostschweiz möchten wir die Ausstrahlung unserer Wirtschaft national stärken. Mit dem Alpenrhein als Zugpferd sind die Vorzeichen aus vielerlei Hinsicht optimal.

Text: Philipp Landmark
Bilder: Marlies Thurnheer, zVg
Grafik: LEADER

Isabel Schorer
Vorstandsmitglied «Wilder Osten»

«Tempo 30 beeinträchtigt auch die Notdienste»

Im vergangenen Jahr hat sich das Schweizer Stimmvolk gegen eine Generalisierung von Tempo 30 ausgesprochen. Das scheint gewisse Städte allerdings nicht zu interessieren – sie planen dennoch eine generelle Einführung des Schneckentempos. Warum das eine schlechte Idee ist, weiss Marcel Aebischer, Sektionspräsident des TCS St.Gallen-Appenzell Innerrhoden.

Marcel Aebischer, der TCS spricht sich für ein differenziertes Geschwindigkeitsregime innerorts aus. Was heisst das konkret?

Nach der Analyse aller Faktoren, welche die Geschwindigkeit innerorts beeinflussen, sind wir zum Schluss gekommen, dass nur ein differenziertes Regime die Erwartungen der Anwohner und gleichsam der Verkehrsteilnehmer punkto Sicherheit, Effizienz und Verkehrsfluss wirksam erfüllen kann.

Was genau ist mit «differenziertes Regime» gemeint?

Damit meinen wir, dass auf verkehrsorientierten Strassen in städtischen Gebieten (Hauptstrassen, Verbindungsstrassen), von Ausnahmen abgesehen, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h gelten soll. Auf Sammel-, Versorgungs- und Quartierstrassen soll die Möglichkeit bestehen, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen und Tempo-30-Zonen einzurichten, wenn die gesetzlichen Vorgaben dafür eingehalten sind. In Begegnungszonen soll bei gegebenen Voraussetzungen auch eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h eingeführt werden können.

Warum ist Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen wichtig?

Jeder Strassentyp hat eine ganz bestimmte Funktion, die respektiert werden muss, um die Funktionalität des gesamten Netzes zu gewährleisten. Dieser differenzierte Ansatz bei den innerörtlichen Geschwindigkeitsregimes gewährleistet die Funktionalität des Netzes als Ganzes.

Es ist also ein Garant für ein gutes Miteinander der verschiedenen privaten und öffentlichen Verkehrsmittel.

Genau. Und es wird dafür sorgen, dass jedes von ihnen attraktiv bleibt. Dies gilt auch für schnelle Elektrowelos (45 km/h), die durch eine allgemeine Beschränkung auf 30 km/h stark

benachteiligt würden, und für Wohnviertel, die dadurch nicht unter der unvermeidlichen Verkehrsverlagerung bei einer Senkung des Tempolimits auf den Hauptachsen leiden müssen. Dazu hat eine allgemeine Einführung von Tempo 30 auf den Hauptachsen der Städte und Agglomerationen einen negativen Effekt auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Trams und Busse verlören ihre Attraktivität. Das würde eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel zur Folge haben.

«Jeder Strassentyp hat eine bestimmte Funktion, die respektiert werden muss.»

Neben dem TCS sprechen sich auch der LITRA, SFV und SGV gegen eine Generalisierung von Tempo 30 aus. Und im März 2021 hat sich auch das Volk dagegen ausgesprochen. Einige Städte und Ortschaften scheinen das allerdings nicht zu interessieren – sie planen eine generelle Einführung von Tempo 30.

Einige Städte scheinen nicht auf die Wünsche der grossen Mehrheit ihrer Bürger hören zu wollen, die sich vehement gegen eine allgemeine Einführung von Tempo 30 aussprechen. Der TCS konnte übrigens aufzeigen, dass sich die Meinung zu Tempo 30 in der Bevölkerung in den letzten 20 Jahren nicht geändert hat: Eine Volksinitiative, die generell Tempo 30 einführen wollte, wurde im März 2001 von der Bevölkerung wuchtig abgelehnt (79,7% dagegen, kein Kanton dafür).

Marcel Aebischer:

Differenziertes Regime.



Das bestätigt auch eine im Dezember 2021 vom LINK-Institut durchgeführte repräsentative Umfrage.

Eben. Gemäss der Umfrage wollen 84% der Bevölkerung den heutigen Zustand beibehalten und 68% sind klar gegen die Einführung von generell Tempo 30 in der Stadt. Besonders interessant an dieser Umfrage ist, dass es keine nennenswerten Unterschiede zwischen Stadt-, Land- Berg- und Sprachregionen gibt, auch nicht zwischen Frauen und Männern.

Tempo 30 wirke sich auch negativ auf die Blaulichtorganisationen aus, ist oft zu hören. Stimmt das wirklich?

Ja. Aus Sicht der Blaulichtorganisationen beeinträchtigt eine allgemeine Einführung von Tempo 30 in den Städten die Effizienz der Notdienste. In diesem Beruf zählt jede Minute, um Leben zu retten – und eine allgemeine Einführung von Tempo 30 in Ortschaften verlängert unweigerlich die Einsatzzeit, insbesondere für freiwillige Feuerwehrleute oder zurückbeorderte Berufsfeuerwehrleute, die nicht über die vorrangigen Mittel verfügen, um zur Feuerwache zu gelangen. Das ist klar zum Nachteil der Opfer, die sich auf die Notdienste verlassen

Was unternimmt der TCS, um die generelle Einführung von Tempo 30 zu verhindern?

Wir haben die Situation zunächst sorgfältig analysiert, bevor wir diesen konstruktiven Vorschlag gemacht haben, der darauf abzielt, auf nationaler Ebene einen leicht umsetzbaren Kompromiss zu erreichen. Nationalrat Peter Schilliger hat jetzt eine Motion zur Einführung des differenzierten Geschwindigkeitsregimes eingereicht.

Und auf kantonaler Ebene?

Dort sind alle TCS-Sektionen aktiv, um die kantonalen und kommunalen Behörden wie auch unsere Mitglieder vom Nutzen des differenzierten Konzepts zu überzeugen. Ausserdem bringen wir uns in konkreten Verfahren mit ein, sei es im Mitwirkungsverfahren bei geplanten Temporeduktionen oder auch in Rechtsmittelverfahren, wenn die Voraussetzungen für Tempo 30 aus unserer Sicht nicht gegeben sind.

Text: Patrick Stämpfli
Bild: Marlies Thurnheer

Für wen sich Elektromobilität eignet

Der nationale Verkehr ist mit gut 30 Prozent der grösste alleinige CO₂-Verursacher in der Schweiz. Somit stehen auch Unternehmungen in der Pflicht, sich Gedanken über eine Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte zu machen. Das grosse Angebot an Elektrofahrzeugen bietet mittlerweile für jeden das passende Modell an. Patrick Dörig ist Firmenkundenberater bei der GNG AG in Gossau. Er weiss, für welche Businesskunden sich welche Elektrofahrzeuge eignen. Und wo Stolpersteine liegen können.

Patrick Dörig, welcher Elektro-Fahrzeugtyp wird zurzeit von Businesskunden am meisten verlangt?

Am meisten gefragt sind der VW ID.4 GTX und der Audi Q4 e-tron. Beides sind Fahrzeuge mit einem grosszügigen Raumangebot, langer Reichweite und einem Top-Preis-Leistungsverhältnis.

Wie gross ist denn die Bereitschaft von Firmenkunden, auf E-Mobilität umzusteigen?

Mit den aktuellen Spritpreisen ist die Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr nochmals deutlich gestiegen. Unternehmungen sehen sich darüber hinaus in der Pflicht, im Bereich ihrer Flotte ihren Beitrag zur Klimaverbesserung beizutragen.

Geschieht das in der Regel Schritt für Schritt oder wird die ganze Flotte ausgetauscht?

Viele Firmen sind immer noch etwas skeptisch gegenüber alternativen Antrieben. In der Regel werden Flottenfahrzeuge deshalb in einem ersten Schritt nur teilweise mit E-Fahrzeugen ersetzt. Nach einer kurzen Testphase merken die meisten Kunden, dass nichts gegen die E-Mobilität spricht – und stellen dann den grössten Teil ihrer Flotte auf Elektroantriebe um.

Warum soll ein Unternehmen auf Elektromobilität umsteigen?

Jeder sollte seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Der Umstieg auf Elektromobilität in der Firmenflotte ist einer der ersten Schritte. Nicht nur das angenehme Fahrgefühl, sondern auch die geringeren Unterhaltskosten sind weitere Gründe für einen Umstieg auf E-Mobilität. Nicht zu unterschätzen ist zudem das Image, das mit E-Fahrzeugen nach aussen getragen wird – ganz unter dem Motto «tue Gutes, und man spricht darüber». Zugleich kann ein neues Fahrzeug beim Personal ein wichtiger Motivationsfaktor sein. Besonders bei Mitarbeitern im Aussendienst haben Fahrzeuge mit E-Antrieb an Beliebtheit gewonnen. Ruhiges und entspann-

tes Fahren erlebt man in einem BEV (Battery Electric Vehicle) auf einem neuen Level.

Immer wieder als Gegenargument gegen die E-Mobilität wird die geringere Reichweite ins Feld geführt.

Die aktuellen Reichweiten der E-Fahrzeuge reichen erfahrungsgemäss, um ohne Einschränkungen durch den Arbeitsalltag zu kommen. Wichtig ist aber, dass man sich vor dem Umstieg auf die Elektromobilität Gedanken zur Ladeinfrastruktur macht, sei es mit Ladestationen auf Firmenparkplätzen oder privat bei sich zu Hause. Das öffentliche LadeNetz hat in der Schweiz schon eine sehr grosse Dichte und wird ständig erweitert.

«Nicht zu unterschätzen ist das Image, das mit E-Fahrzeugen nach aussen getragen wird.»

Da geben Sie ein gutes Stichwort: Es reicht ja nicht, wenn ich meine Mitarbeiter mit E-Firmenfahrzeugen ausrüste, ich brauche auch eine entsprechende Ladeinfrastruktur. Auf was muss ich da achten?

Etwa darauf, wie ich die Stromkosten mit dem Mitarbeiter abrechne, wenn er das Firmenfahrzeug bei sich zu Hause lädt. Das Angebot von smarten Heim-Ladelösungen ist mittlerweile sehr gross, dafür gibt es also digitale Lösungen. Und beim öffentlichen Laden bietet z. B. der Audi e-tron Charging Service volle Kostentransparenz. Für die richtige Planung der Lade- und Energieinfrastruktur arbeiten wir mit Partnern zusammen und können so allen Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden. Wir begleiten unsere Kundschaft von der Planungsphase bis zur Übergabe der Fahrzeuge und darüber hinaus.



Patrick Dörig übergibt ein BEV an Gregor Skaletz von KABE Farben.

Kommen wir zu den Kosten: Sind die TCO bei E-Fahrzeugen höher oder tiefer als bei Verbrennern?

Im Allgemeinen sind die Gesamtkosten bei BEV deutlich geringer als bei Verbrennern. Die aktuellen Spritkosten tragen verstärkt dazu bei. Selbstverständlich sollte man sich jedoch Gedanken machen, wo und wie man sein E-Fahrzeug lädt – die Strompreise sind nicht überall gleich! In den meisten Kantonen sind E-Fahrzeuge im Verkehrssetzungsjahr und die drei folgenden Jahre sogar steuerbefreit. Anhand der TCO-Berechnungen können wir unseren Kunden das Sparpotenzial sehr detailliert aufzeigen – am besten lassen Sie sich individuell beraten.

Zum Schluss: Was empfehlen Sie einem Unternehmen, das sich mit dem Gedanken trägt, auf E-Mobilität umzurüsten?

Eine kompetente Beratung eines Fleetspezialisten hilft, Vorbehalte gegenüber der Elektromobilität zu beseitigen. Mit

einer umfassenden Beratung und einer Analyse des bestehenden Fuhrparks mit einer Kostenzusammenstellung aller Aufwände zeigen wir unseren Kunden detailliert, wo mit einem Umstieg auf die E-Mobilität Kosten eingespart werden können. Die GNG AG Gossau offeriert diesen Service Flottenkunden kostenlos. Zusätzlich bieten wir Probefahrten über einen längeren Zeitraum an, damit man sich persönlich von der E-Mobilität im Arbeitsalltag überzeugen kann. So hat etwa die Karl Bubenhofer AG neulich ein BEV während zwei Monaten getestet – und sich dann, auch aufgrund des positiven Feedbacks der Fahrer, entschieden, einen Teil ihrer Flotte mit BEV zu ersetzen.

Text: Stephan Ziegler
Bild: zVg



**Sie kennen kein 9 to 5.
Er kein 08/15.**

Der neue Macan.

Porsche Zentrum St.Gallen
City Sportscar St.Gallen AG
Zürcher Strasse 511
9015 St.Gallen
Tel. 071 244 54 40
www.porsche-stgallen.ch



PORSCHE

Betrieb Frauenfeld jubiliert



An der Juchstrasse in Frauenfeld wird alles für LKWs, Omnibusse und Transporter getan.



Betriebsleiter Simon Gerber führt das 21-köpfige Team.

«Am Ende schaffen wir hier Kundenzufriedenheit durch eine vorbildliche Nutzfahrzeug-Wartung», erklärt Betriebsleiter Simon Gerber. «Wir tragen so zur Zielsetzung bei, für die Kundenfahrzeuge eine maximale Strassenzeit zu erreichen», ergänzt der 34-Jährige. Das Frauenfelder Team bringt alles mit, um die Kunden zu begeistern: fundiertes Können über die Bereiche LKW, Omnibusse und Transporter hinweg sowie vernetztes Know-how in den Disziplinen Mechanik, Elektronik, Hydraulik und Pneumatik. Wie bei allen fünf Thomann-Standorten findet man auch in Frauenfeld eine moderne Wasch- und Servicestrasse und eine Prüfstrasse auf dem neusten Stand der Technik vor. «Auch für MFK-Nachkontrollen und die entsprechende Mängelbehebung sind wir bestens eingerichtet», so Werkstattleiter Matthias Witt. Verkaufsseitig ist man für die Marken Renault Trucks und van Hool-Omnibusse engagiert.

Es begann im Jahr 2012

Alles fing damit an, dass im 2012 ein Nachfolger für eine bestehende Renault Trucks-Vertretung gesucht wurde. Thomann übernahm und startete unmittelbar mit Erneuerungen und Erweiterungen der Räumlichkeiten. In der ausgebauten Werkstatt finden seither bis zu sechs LKW und zwei Transporter Platz. Im selben Jahr begann auch der erste Lernende seine Ausbildung; inzwischen fanden hier über 20 junge Leute ihren Einstieg in die Berufswelt. Bereits im 2013 zog auch das Ersatzteillager um.

Der Standort Frauenfeld der Thomann Nutzfahrzeuge AG feierte am 1. Juni dieses Jahres sein zehnjähriges Bestehen. Ein Meilenstein für die 21 Mitarbeitenden und eine bedeutsame Etappe in der Erfolgsgeschichte des Gesamtunternehmens.

«Lokal verwurzelte Familie»

Das Frauenfelder Team ist von einst acht auf heute 21 Mitarbeitende angewachsen. «Pendeln muss niemand mehr», sagt Betriebsleiter Gerber. Alle Teammitglieder stammen aus der Region und auch der Betrieb selbst ist fest in Frauenfeld verwurzelt.

Der Teamspirit wird allseits gelobt, «Wir sind eine richtige Familie hier», schwärmt Jacqueline Plüss, Leiterin des Ersatzteillagers. Ein durchgehend wertschätzendes Verhalten zählt zu den vier Unternehmenswerten des Nutzfahrzeug-Dienstleisters. «Das spürt man hier überall, vom Firmenchef bis zum Mechaniker», sagt Stefan Künzli, stv. Chefmechaniker.

Sechs Wochen Ferien

«New Work» wird bei der Thomann Nutzfahrzeuge AG seit langem ernst genommen. Die Mitarbeitenden wählen aus rund 40 Arbeitszeitmodellen und profitieren von vielen Benefits. Neu kommt per 1.1.2023 die freiwillige Ferienprämie «6 für 3» hinzu, welche allen Mitarbeitenden sechs Wochen Ferien ermöglicht.



Moderne Prüfstrasse mit allem Drum und Dran.



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

Markus Strässle:

Veränderung der gesellschaftlichen Werte.

Ist die Gastronomie noch zu retten?

Seit der Aufhebung der Corona-Massnahmen darf die Ostschweizer Gastronomie bekanntlich wieder uneingeschränkt arbeiten. Doch die Freude hält sich in vielen Betrieben in Grenzen. Aufgrund des akuten Personalmangels mussten einige von ihnen bereits wieder schliessen.

Auf dem Stellenvermittlungsportal ostjob.ch finden sich aktuell über 300 offene Stellen in den Bereichen Gastronomie, Hotellerie und Tourismus. Allein bei den Köchen sind es über 150 Jobs, die zu vergeben wären, dazu kommen knapp 100 offene Stellen im Service. Offenbar scheint mit dem Ende der Corona-Massnahmen auch das Interesse an einer Beschäftigung in der Gastronomie verschwunden zu sein. Noch nie war die Personalnot in dieser Branche so akut, wie heute. Dieser Umstand führt dazu, dass einige Gastrobetriebe ihr Angebot reduzieren oder zusätzliche Ruhetage einführen mussten oder im schlimmsten Fall sogar ganz geschlossen haben. Betroffen sind Betriebe jeglicher Art, Grösse und Lage.

«Es fehlt in der Küche wie auch im Service sehr viel qualifiziertes Personal.»

Ruedi Bartel

Gründe für Schliessungen unterschiedlich

«Die Situation ist wirklich dramatisch, da sehr viele Betriebe ihre Öffnungszeiten schon reduzieren und auch noch zusätzlich einen Ruhetag mehr einschalten mussten. Es fehlt in der Küche wie auch im Service sehr viel qualifiziertes Personal», sagt Ruedi Bartel, Präsident von Gastro Thurgau. Auch sein Betrieb musste erstmals nach 40 Jahren die Öffnungszeiten anpassen und hat nun an zwei Tagen in der Woche geschlossen. Einige Betriebe hätten aber auch schliessen müssen, weil ältere Gastwirte keine Nachfolge finden konnten oder wollten, so Bartel weiter. «Wo die effektiven Gründe für Betriebsschliessungen, zusätzlichen Ruhetagen oder reduziertem Angebot liegen, ist nicht zwingend nur dem Personalmangel geschuldet», sagt auch Irene Baumann, Vizepräsidentin von Gastro St.Gallen. Die aktuelle Situation könne aber eine länger aufgeschobene Entscheidung beschleunigen. Auch in Innerrhoden sei die Situation angespannt, sagt Gastropräsident Stephan Sutter. «Trotz allem sind für uns Personalengpässe nicht ganz neu, es spitzt sich im Moment einfach etwas zu. In Appenzell Innerroden mussten bis heute aber keine Betriebe schliessen.» Neu sind Personalengpässe auch für den Ausserrhoder Gastropräsident Markus Strässle nicht. Aber: «Einen Mitarbeitermangel (nicht nur Fachkräfte) in dieser Form habe ich bis jetzt noch nicht erlebt.»

«Viele wollen nicht mehr dienen»

Markus Strässle sieht nicht nur Corona, sondern auch die Veränderung der gesellschaftlichen Werte als einen der Gründe für die aktuelle Situation. «Familie, Freizeit, Freunde und auch Hobbys haben heute den gleichen Stellenwert wie Karriere, Arbeit und Geld verdienen. Arbeitszeiten, die dies offenbar unterstützen, sind beliebter als Zimmerstundeschichten in der Gastronomie.» Ähnlich sieht das auch Irene Baumann: «Alle wollen mehr Freizeit und diese muss dann mit Erlebnissen aller Art gefüllt werden. Leider will niemand mehr die Gegenseite abdecken. Aber irgendjemand muss dieses Erlebnis ja ermöglichen. Berufe in der Gastronomie sind Dienstleistungsberufe, und diese unterliegen dem Grundsatz, dienen zu wollen.»

Doch nicht nur «dienen wollen» gehört zur Arbeit in der Gastronomie, sondern unter anderem auch unregelmässige, teils lange Arbeitszeiten, körperliche Belastung und leider auch immer mal wieder mangelnde Wertschätzung seitens der Kundschaft. Das sind keine Arbeitsbedingungen, um die sich die heutige Generation an Arbeitskräften reisst. Und das in vielen Branchen eingeführte Homeoffice oder Hybrid Work ist in der Gastro schlicht nicht möglich.

Viele Mitarbeiter würden die unregelmässigen Arbeitszeiten bzw. die sogenannte Zimmerstunde (meist zwischen 14 und 17 Uhr) jedoch schätzen, erklärt Stephan Sutter. «Entweder, weil sie nicht in der Lage sind, 9 Stunden am Tag durchzuarbeiten oder diese Zeit dafür nutzen, die Aufgaben im Haus zu erledigen, oder z. B. in die Badi schwimmen zu gehen.»

Neue Arbeitsmodelle sind gefragt

Es muss sich in der Gastronomie also etwas ändern, damit die Branche wieder genügend ausgebildetes Personal und Nachwuchs findet. Doch das ist einfacher gesagt als getan. Denn die Branche muss sich nach den Gästen richten, und die kommen in der Regel (noch) vor allem am Mittag und am Abend nach der Arbeit. Somit lässt sich an den täglichen Arbeitszeiten schon mal nicht gross rütteln. Was also ist möglich?

Vielerorts habe man unterdessen die Vier-Tage-Woche eingeführt und hoffe so, doch noch neue Fachkräfte zu finden, sagt Ruedi Bartel. «Auch ein abwechslungsreich gestalteter Arbeitsplan kann helfen, flexibel auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden und Gäste gleichermaßen einzugehen», ist Markus Strässle überzeugt. Neben der Vier-Tage-Woche oder Teilzeit-Pensen könne das beispielsweise auch ein Jahressoll-Arbeitszeitmodell sein. «Diese Lösungen sind leider momentan noch nicht alle etabliert und auch nicht akzeptiert. Sie müssen sowohl bei den Arbeitgebern aber auch bei den Mitarbeitenden und zu guter Letzt auch bei Gesetzgeber und Arbeitgeberverbänden wachsen und sich entwickeln», so Strässle. Und: Nur gemeinsam könne man diese Krise bewältigen.

«Berufe in der Gastronomie sind Dienstleistungsberufe, und diese unterliegen dem Grundsatz, dienen zu wollen.»

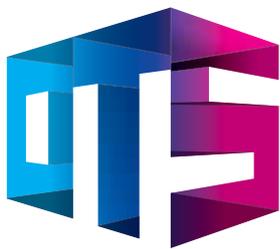
Irene Baumann

«Die Gastronomie wird sich der Gesellschaft anpassen, das war schon immer so», sagt Irene Baumann. Sie gibt aber zu bedenken, dass das «spontane Einkehren» mit geänderten Öffnungszeiten künftig möglicherweise vermehrt geplant werden müsse, da nicht mehr alle Betriebe von morgens bis abends geöffnet bleiben und allenfalls auch zusätzliche Tage den Betrieb schliessen. «Für das Personal könnte das allerdings bedeuten, dass es mehr Möglichkeiten von Teilzeitstellen oder Jobs auf Abruf oder Stundenbasis gibt. Und es gäbe auch die Möglichkeit, dass sich Betriebe gegenseitig aushelfen.» Baumann ist sicher, dass die Gastronomie mit ihren vielfältigen Weiterbildungsangeboten auch künftig für alle etwas bieten kann, die sich in dieser Branche verwirklichen wollen. Auch Quereinsteiger hätten deshalb gute Möglichkeiten, sich zu etablieren.

OSTSCHWEIZ DRUCK

Gedruckt in der Schweiz

ostschweizdruck.ch



21. Ostschweizer
Technologie Symposium



www.technologiesymposium.ch

«Im Herzen der Technik- Medtech Ostschweiz»

Freitag
23.9.2022
St. Gallen, OLMA Halle 2.1

Unter anderem mit:

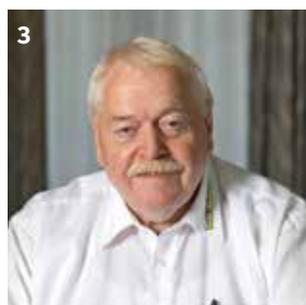
- **Thomas Bosshard** Oertli Instrumente AG
- **Nila-Pia Rähle** Effectum Medical AG
- **Guido Vollrath** Nolato Treff AG
- **Michel Fornasier** Give Children a Hand Foundation

Support
Kanton St. Gallen
Amt für Wirtschaft
und Arbeit



LEADER





1 Stephan Sutter, Innerrhoder Gastropräsident **2** Markus Strässle, Ausserrhoder Gastropräsident **3** Ruedi Bartel, Präsident Gastro Thurgau **4** Irene Baumann, Vizepräsidentin Gastro St.Gallen.

Für viele nach wie vor ein Traumjob

Aber nicht nur für Quereinsteiger hat die Gastronomie einiges zu bieten, auch wer einmal im Ausland arbeiten möchte, hat in dieser Branche gute Chancen. Köche und Köchinnen, die in der Schweiz ausgebildet wurden, geniessen im Ausland nämlich grosses Ansehen. Bekanntestes Beispiel dafür dürfte Starkoch Anton Mosimann sein, der vier Generationen der britischen Königsfamilie bekochte und dafür von Königin Elisabeth II. 2004 mit dem «Order of the British Empire» für seine Verdienste um die britische Gastronomie ausgezeichnet wurde.

«Ein abwechslungsreicher Arbeitsplan hilft, flexibel auf die neuen Bedürfnisse einzugehen.»

Markus Strässle

Ob nun im Ausland oder in der Schweiz: Trotz der aktuellen Schwierigkeiten sei ein Job in der Gastronomie für viele nach wie vor ein Traumjob, ist Stephan Sutter überzeugt und man dürfe sich auch nicht von der in letzter Zeit oftmals «unfairen Berichterstattung» über die Branche abschrecken lassen. «Wir sind einer der grössten Arbeitgeber in der Schweiz. Warum wohl? Weil es eine verdammt schöne Branche ist!»

Text: Patrick Stämpfli
Bilder: Marlies Thurnheer

Bewegerin für eine bessere Zukunft

Manuela Baumgartner ist Gründerin und Inhaberin der St.Galler Mindset-Base Mindmarks GmbH. Sie begleitet als Transformerin für Leadership-Mindsets und Business-Culture ihre Kundschaft in neues Denken und Handeln und zu mehr Zukunftsoptimismus.



«Der grösste Schatz an der unternehmerischen Tätigkeit ist für mich, dass ich mein Naturell als Bewegerin für eine einfachere Zukunft zum Ausdruck bringen kann: Fürs Befreien von vergessenem Potenzial und fürs Entwickeln von noch nicht Dagewesenem. In meiner unternehmerischen Tätigkeit gibt es zwei Phasen: Die eine zählt über zwei Jahrzehnte als Agentur-Mitunternehmerin in der Design- und Kommunikationsbranche. Die andere habe ich als «One-Woman Show» vor zwei Jahren mit meiner eigenen Firma Mindmarks GmbH eingläutet. Als Mitunternehmerin machten mich Pitch- und Akquise-Erfolge sowie zufriedene Kundschaft und Mitarbeitende stolz. Heute ist unsere Welt so komplex wie noch nie. Als Mensch und als Führungskraft müssen wir uns neuen Softskills bedienen, um den Zeichen der Zeit im Business-Alltag entspannt zu begegnen und ein gutes, freudvolleres Morgen durchleben zu dürfen. Wir brauchen Mindsets, die uns wieder entscheidungs- und handlungsfähig machen und uns wieder Boden unter den Füessen geben. Wir brauchen Ziele, die enorme Zugkraft haben, damit wir sie auch erreichen können.

So bin ich heute mit Mindmarks sehr dankbar, dass die neuro-kreative Methode genau da überraschend einfach ansetzt. Sie sprengt Komfortzonen, befreit von Stress und Entscheidungsschwierigkeiten und hilft, dem «Auto-Pilot in uns» zu entweichen und neue Möglichkeitsräume zu entdecken. Entsprungen ist sie der Neurowissenschaft und der Kreativitätspsychologie und nutzt unsere Hirnplastizität effektiv. Das Netzwerk «Leaderinnen Ostschweiz» gefällt mir wegen der Vielfalt an Eventformaten und Teilnehmerinnen, wegen des Austausches unter Gleichgesinnten, dem sympathischen und zugänglichen Miteinander... und wegen vielen Lachern und Genussmomenten mit Impulsen auf allen Ebenen, die mich immer wieder aufs Neue bereichern.»

Die «Leaderinnen Ostschweiz» bringen Fach- und Führungsfrauen zusammen, fördern den Austausch, vermitteln Wissen und unterstreichen mit ihrer Arbeit die Verbundenheit zur regionalen Wirtschaft.





Nach zwei Jahren Corona ist die grosse Mehrheit der Firmen, die in dieser Zeit gegründet wurden, noch immer im Geschäft.

Aus Kunden Fans machen

Trotz der unsicheren Wirtschaftslage wurden auch im ersten Halbjahr 2022 munter neue Firmen gegründet. Wie sieht es in der Ostschweiz über den Zeitraum von fünf Jahren aus – und wie viele Jungunternehmen und Start-ups, die während der Corona-Pandemie starteten, stehen noch gut da? Simon May, Co-Geschäftsführer der IFJ Institut für Jungunternehmen AG aus St.Gallen, Peter Frischknecht, Leiter Startfeld, und Janine Brühwiler, Geschäftsführerin des Startnetzwerks Thurgau, kennen die Antworten.

In der letzten Dekade ist die Anzahl Firmengründungen in der Schweiz von unter 40 000 auf über 50 000 angestiegen. «Die hohe Anzahl an Neugründungen ist ein positives Signal für eine nachhaltig gut funktionierende Schweizer Volkswirtschaft», erklärt Simon May, Co-Geschäftsführer der Institut für Jungunternehmen AG (IFJ). In den letzten zwei Jahren profitierten zudem einige Branchen vom veränderten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben: Noch nie wurde so viel Geld ausgegeben für Sport- und Freizeitartikel, Menschen investierten in ihren persönlichen Lebensraum inklusive IT-Infrastruktur fürs Homeoffice. Produzenten und Händler von Spielwaren sowie Medizin- und Sicherheitstechnik, Hofläden, Streamingdienste, Hörbuchanbieter, Lieferdienste und generell der Onlinehandel erlebten einen enormen Boom, hält May fest. «Trotz wirtschaftlich einschränkenden Massnahmen waren Gründer zuversichtlich, was sich im Wachstum in den meisten Branchen zeigt. Zudem findet nach wie vor eine Art «Bereinigung» bei wirtschaftlich schlecht aufgestellten Unternehmen statt, was die Gründung neuer Unternehmen fördert.»

Neugründungstrend hält an

Ein Blick auf die Firmenneugründungen der letzten zwei Jahre bestätigt dies: In den Kantonen St.Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden wurden 2020 total 4276 Firmen neu gegründet, davon sind heute 382 nicht mehr aktiv. Die Überlebensrate beträgt gut 91 Prozent. 2021 waren es total 4630 Neugründungen, 183 sind heute nicht mehr im Geschäft. Die Überlebensrate liegt hier bei gegen 96 Prozent. Dies ergeben die Analysen des IFJ und der Dun & Brad Street Schweiz AG. Nach zwei Jahren Corona ist die grosse Mehrheit der Firmen, die in dieser Zeit gegründet wurden, also noch immer im Geschäft.

Und der Trend setzt sich fort: Im ersten Halbjahr 2022 wurden 25 447 neue Firmen ins Schweizer Handelsregister eingetragen, in den vier Ostschweizer Kantonen Thurgau, St.Gallen, Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden waren es insgesamt 2330. Am meisten Neugründungen gab es in den Branchen Handwerk, Immobilienwesen sowie der Detailhandel, gefolgt von den Beratungsdienstleistungen und der Gastronomie/Beherbergung.

Mehr Freiheit und Selbstbestimmung

«Der wichtigste Grund, eine eigene Firma zu gründen ist der Wunsch nach mehr Freiheiten und Selbstbestimmung», erklärt Simon May. «Wichtig zu wissen ist, dass zwei Drittel der Jungunternehmer zum Gründungszeitpunkt noch an einem anderen Ort tätig sind. Diese Zunahme an der Teil-Selbstständigkeit stellen wir in unseren regelmässigen Untersuchungen fest.» Der Sicherheitsgedanke lässt sich ideal mit dem Wunsch nach mehr Freiheit kombinieren. Und heute ist dies dank den technologischen Möglichkeiten noch besser möglich.

«Absoluter Fokus auf die Stärken des eigenen Schaffens, damit Kunden zu Fans werden.»

Gerade in den letzten zwei Jahren widerspiegeln die Neugründungen für Simon May auch ein wenig die Aussage «Jede Krise ist eine Chance». «In wirtschaftlich schwierigen Zeiten entstehen stets viele neue Unternehmen», so May. Es sei eine Kombination aus Neuorientierung, die zum Teil notwendig sei, und die Verwirklichung eigener Ideen.

Gute Beratung ist gefragt

Dies zeige sich auch in den Beratungen des Instituts für Jungunternehmen: «Unser dreissigköpfiges Team hat in den letzten zwei Jahren so viel gearbeitet wie noch nie», sagt May. Neben den Beratungen investierte das IFJ viel in die Weiterentwicklung der digitalen Services für Unternehmer. «Zum Beispiel wickelten wir 2021 über 4000 Firmengründungen und Handelsregistermutationen mit unseren Online-Diensten ab.»

Auch beim Startnetzwerk Thurgau nahm die Beratungstätigkeit in den Jahren 2020/2021 zu. «Wir hatten einen Anstieg nicht nur bei den individuellen Beratungen, sondern auch bei den Kursteilnehmern. Gerade bei den Webinaren



verzeichneten wir einen enormen Zuwachs», erklärt Geschäftsführerin Janine Brühwiler. «Es entstanden viele Ideen aus der Corona-Krise heraus – respektive, um die Krise zu bewältigen.»

Beim Innovationsnetzwerk Startfeld aus St.Gallen hingegen, das sich auf technologie-orientierte und skalierbare Start-ups fokussiert, gab es tendenziell einen leichten Rückgang bei den begleiteten Neugründungen. «Bei diesen Start-ups dauert die Entwicklungsphase meistens länger», erklärt Startfeld-Leiter Peter Frischknecht. Will heissen: Firmen, die im Jahr 2020 gegründet wurden, kämen in der Regel erst 2023 bis 2024 wirklich am Markt an.

«Die drei Grundpfeiler sind das Netzwerk, die Sichtbarkeit und die Finanzen.»

«Aus den Jahren 2018 haben wir jedoch einigen interessante Start-ups – z. B. CollectID, Nahtlos oder Matriq», betont Frischknecht. Rund zwei Drittel der von Startfeld begleiteten Start-ups kommen aus dem Digitalisierungsbereich – Digitalisierung und Gesundheit, Digitalisierung und Arbeitstechnik, Digitalisierung und Vertrieb etc.

Männer überwiegen bei den Neugründungen

«Statistisch werden fast 37% aller neuen Unternehmen durch Frauen gegründet», erklärt Simon May vom IFJ. Zusätzlich gebe es einige Neugründungen, die von Teams gegründet werden, womit die effektive Anzahl an involvierten Frauen um die 46% sei. Die Gründerinnen sind im Schnitt 37 Jahre alt, die Gründer 39.

Dies bestätigt Janine Brühwiler vom Startnetzwerk Thurgau: «Im Grundsatz sind es eher Männer, die neue Firmen gründen. Frauen gibt es leider nach wie vor weniger.» Es seien keineswegs nur «Junge», die den Schritt mit der eigenen Firma wagen. «Was wir jedoch feststellen, ist, dass die Jünge-

ren eher Start-ups gründen, also innovative, skalierbare Unternehmen, und die Älteren eher auf solide, bestehende Geschäftsmodelle setzen.»

Auch bei den von Startfeld begleiteten Start-ups sind Männer bei Neugründungen deutlich in der Überzahl und meistens zwischen 25 und 40 Jahre alt. Bezüglich Alter erklärt Peter Frischknecht: «Viele Studenten realisieren ein Start-up, sie haben wenig zu verlieren und viel Mut. Andere wagen den Schritt mit ihrem Start-up erst, wenn sie einige Jahre in der Berufswelt Erfahrungen gesammelt haben.»

Nicht alle schaffen es

«Gemessen an allen Neueinträgen ins Handelsregister existieren nach einem Jahr noch 96 Prozent, langfristig etablieren sich etwa 30 Prozent bis 50 Prozent der Firmen», erklärt Simon May. Viele Firmen schliessen sich im Laufe der Zeit zusammen, wandeln ihre Rechtsform oder ändern ihren Firmennamen. «Die jährliche Anzahl an Neugründungen macht in etwa sieben bis acht Prozent aller aktiver Firmen in der Schweiz aus», betont May.

Durch diese Gründungen werden jährlich rund 55 000 neue Stellen geschaffen, was mehr als einem Prozent aller Beschäftigten entspricht. «Folglich ist es systemrelevant für die Schweiz, dass jedes Jahr viele neue Unternehmen entstehen», erklärt May. Dies sieht Peter Frischknecht von Startfeld ähnlich: «Grundsätzlich sind mehr als 80 Prozent der von Startfeld geförderten Start-ups nach zehn Jahren noch am Markt.»

Nicht alle Jungunternehmen starten durch – aus unterschiedlichen Gründen. Für Simon May benötigt der Aufbau einer eigenen Firma Durchhaltewille und Leidenschaft. Zudem würden die Faktoren Zeit und Geld sehr oft unterschätzt. Andere Jungunternehmer wiederum scheiterten an administrativen oder rechtlichen Hürden, die im Vorfeld zu wenig abgeklärt wurden.

Janine Brühwiler vom Startnetzwerk Thurgau fallen zwei Dinge immer wieder auf: «Es wird oft unterschätzt, wie lange es tatsächlich geht, bis der Break-even erreicht wird. Oder man möchte an den Kunden vorbei etwas auf den Markt bringen – ein «Nice-to-have»-Produkt statt ein «Must-have»-Produkt.»

Böses Erwachen in Europa

1 Peter Frischknecht, Leiter Startfeld **2** Janine Brühwiler, Geschäftsführerin Startnetzwerk Thurgau **3** Simon May, Co-Geschäftsführer IFJ Institut für Jungunternehmen AG.

Wichtige Erfolgsfaktoren

Simon May bringt die Erfolgsformel für Jungunternehmen auf den Punkt: «Zehn Prozent Inspiration – 90 Prozent Transpiration. Denn es gibt nichts Gute, ausser man tut es.» Daneben sind für ihn Offenheit und ein Flair für Kommunikation – sprich Begeisterungsfähigkeit – wichtig. «Wenn dann noch eine ausgeprägte Kundenorientierung und Ausrichtung auf spezifische Kundenbedürfnisse dazu kommt, kann fast nichts schief gehen», ist May überzeugt.

«Es braucht ein gutes Team, ein funktionierendes Produkt, ein nachhaltig profitables Geschäftsmodell – und genügend liquide Mittel.»

Das sieht Peter Frischknecht von Startfeld ähnlich. «Es braucht ein gutes Team, ein funktionierendes Produkt, das einen attraktiven und genügend grossen Markt anspricht. Dann ein nachhaltig profitables Geschäftsmodell und – ganz wichtig – genügend liquide Mittel, um den Aufbau des Start-ups stemmen zu können.»

Janine Brühwiler von Startnetzwerk Thurgau ergänzt: «Die drei Grundpfeiler sind aus meiner Sicht das Netzwerk, die Sichtbarkeit und die Finanzen.» Simon May rät angehenden Jungunternehmern abschliessend: «Absoluter Fokus auf die Stärken des eigenen Schaffens, damit Kunden zu Fans werden.»

Lange lebte Europa im Überfluss: Geld gab es zum Nulltarif, Energie günstig und Güter unbegrenzt. In Krisen standen die Notenbanken mit einer Geldschwemme und die Staaten mit schuldenfinanzierten Massnahmen zur Seite. Doch diese paradisischen Zustände wanken, denn langfristig haben Geldschwemme, Schuldenwirtschaft und das unbegrenzte Verbrennen von fossilen Brennstoffen ihren Preis.



Pandemie, Ukrainekrieg und gestörte Lieferketten sind die Brandbeschleuniger für das Platzen der Illusion. Plötzlich sieht sich Europa gleichzeitig mit Inflation, Schuldenbergen, drohendem Energiemangel, fehlenden Gütern, Arbeitskräftemangel und Klimawandel konfrontiert. Knappheit heisst die neue Herausforderung – von Energie über natürliche Ressourcen bis hin zum Geld. Doch leider hat Europa verlernt, mit Knappheit umzugehen.

Dennoch führt an einer Rosskur kein Weg vorbei: Die Europäische Zentralbank muss die Geldmenge reduzieren, die europäischen Staaten müssen ihre Ausgaben trotz steigender Militärkosten zügeln und die Gesellschaft muss höhere Energiepreise absorbieren. Das kollidiert allerdings mit den Ansprüchen der europäischen Vollkasko-Wohlstandsgesellschaft. Daher schenkt kein Politiker den Menschen reinen Wein ein, dass beispielsweise Schulden zurückbezahlt werden müssen oder erneuerbare Energien anhaltend höhere Energiepreise implizieren. Davon sind wir weit entfernt: Ironischerweise subventionieren europäische Staaten seit Kurzem mit neuem Schuldengeld ausgerechnet fossile Brennstoffe. Doch die Zeit der süssen Narkose ist vorbei, in Europa kommt die Zeit des (bösen) Erwachens.

Wir dürfen uns glücklich schätzen, in dieser Zeitenwende in der Schweiz zu leben: Auch wenn wir uns den Schmerzen der Rosskur Europas nicht gänzlich entziehen können, so haben wir im Vergleich zumindest eine unabhängigere Nationalbank, tiefe Staatsschulden und eine schuldenbewusstere und weniger interventionistische Politik.

Dr. Michael Steiner
Vorsitzender der Geschäftsleitung
acrevis Bank AG
michael.steiner@acrevis.ch



José Näf und Michel Schmid:

**Wünsche
der Kunden
antizipieren.**

Mit Trial & Error zum Erfolg

Was haben luft- und wasserdichte Nähte und neuste Elektroden-Technologie gemeinsam? Beide Projekte stammen vom St.Galler Empa-Spin-off «Nahtlos». CTO und Initiator Michel Schmid und CEO José Näf erzählen, was es braucht, um als Start-up durchzustarten – und dabei immer flexibel zu bleiben.

Der Ursprung von «Nahtlos» war an der Empa. Dort hatte man eine Möglichkeit gesucht, Textilien zuverlässig luft- und wasserdicht zu verbinden. Durch die Kombination eines Schneideplotters aus der Textilindustrie mit einem Laserschweisskopf aus der Kunststoffverarbeitungsbranche hatte die Empa die Basis für eine neuartige Verbindungstechnologie entwickelt.

Mit diesem Verfahren wurde eine ganze Reihe von Prototypen realisiert. Unter anderem atmungsaktive Kompressionsstrukturen für Stützstrümpfe, Kühllösungen für MS-Patienten oder Motorradfahrer sowie atmungsaktive Luftkerne für Matratzen und Befeuchtungssysteme für einen textilen EKG-Gurt. «In die meisten dieser Projekte war ich damals als technischer Fachspezialist involviert», erzählt Michel Schmid, der nach seinem Studium zum Elektroingenieur zur Empa stiess. Seine Anstellung war – wie bei der Empa üblich – befristet. «Ich überlegte mir in der Zeit immer öfter, ein eigenes Unternehmen zu gründen.» Die Empa bot Schmid an, ein Spin-off der Empa mit einer ihrer Technologien zu gründen und dabei im Teilzeitmodell weiterhin für sie zu arbeiten.

Nahtlos legt los

«Für mich war klar, dass die einzige Technologie, welche potenziellen Erfolg haben könnte und viele Möglichkeiten bot, das Laserschweissen von Textilien war», erinnert sich Schmid. «Ich ging davon aus, dass sich damit verschiedenste Geschäftsmodelle realisieren lassen würden.» Deshalb gründete er 2017 mit Alexander Haag, der Experte im Laserschweissen an der Empa war, das Spin-off «Nahtlos».

Die Textilindustrie zeigte anfänglich grosses Interesse und Nahtlos konnte verschiedenste Prototypen – vom Knieschoner bis zum Airbag – entwickeln. Das erfolgreichste Projekt war die Entwicklung einer neuen Outdoorbekleidung. «Dieses Produkt ist heute immer noch erhältlich», sagt Schmid. «Leider mussten wir aber feststellen, dass wir mit keinem der Projekte oder Produkte den nächsten Schritt schaffen, um ein rentables Geschäftsmodell zu etablieren.» Zum einen wurde zu wenig Potenzial gesehen, zum anderen wies die Technologie des Laserschweissens seine Limiten auf und war kein etablierter Prozess.

Eigenen USP entwickeln

Alexander Haag suchte in der Folge eine Anstellung und Schmid nach einer neuen Möglichkeit, «Nahtlos» zum Erfolg zu bringen. «Ich kam zum Schluss, dass Nahtlos ein eigenes Produkt lancieren muss und der EKG-Gurt der Empa, der auch auf der Laserschweisstechnologie basiert, das grösste Erfolgspotenzial birgt», erinnert sich Schmid. Er schaute sich dazu nach einem neuen Geschäftspartner um, der sich mit Geschäftsmodellen und betriebswirtschaftlichen Themen auskannte.

«Für uns war essenziell, dass wir vor einer grösseren Finanzierungsrunde beweisen konnten, dass unsere Elektroden wirksam und zweckmässig sind.»

Hier kam José Näf ins Spiel. Er hatte an der Universität St.Gallen Business Management studiert und das Start-up Advertima AG, eine Retail-Analytics-Software-Firma, mitgegründet. Zudem arbeitete er mehrere Jahre bei einem Medtech-Unternehmen. «Der Zufall wollte es, dass ich gerade meine Aktie an meinem letzten Start-up verkauft hatte und mir ebenfalls überlegte, etwas Neues zu gründen», erzählt Näf. «Mir gefiel die Idee mit der Elektroden-Technologie auf Anhieb.»

Geschäftsmodell Langzeit-Elektroden

Das war 2019. «Wir entschieden uns zuerst, mit der Elektroden-Technologie eine Lösung anzubieten, um via Langzeitmessung den Ruhe- und Stresszustand von Menschen zu messen», sagt Näf. Die Technologie wollten sie im Corporate-Health-Bereich etablieren. «Allerdings merkten wir sehr schnell, dass eine Langzeitmessung für Stressmanagement



AppArranger - smarte und innovative Terminverwaltung für Ärzte und Therapeuten

- Buchung und Terminverschiebung online durch Ihre Patienten
- schnellere Termine für Patienten dank automatisierter Warteliste
- sichere Kommunikation mit Patienten dank dem integrierten Messenger
- kostenlose Webseite für Ihre Praxis

jetzt
risikofrei
testen



+41 44 515 95 00
info@apparranger.com
www.apparranger.com





Michel Schmid



José Näf

kaum gefragt war, da Kurzzeitmessungen genügen. Deshalb entschieden wir uns bald für den Bereich Kardiologie im Bereich Langzeit-Elektrokardiogramm.» Ende 2019 erhielt Nahtlos eine Finanzierung von 100 000 Franken von der Startfeld Stiftung, die an bestimmte Bedingungen geknüpft war – unter anderem eine Validierung der Elektrode über eine klinische Vorstudie der Empa und des Kantonsspitals St.Gallen. «Zu Beginn der Covid-Krise im Frühjahr 2020 war aber nicht nur die ganze Empa praktisch im Homeoffice, sondern auch der Zugang zum Spital restriktiv. Es war für uns unmöglich, die Meilensteine zu erreichen», hält Näf fest.

Aus der Not eine Tugend gemacht

Näf und Schmid blieben flexibel und machten aus der Not eine Tugend: Eine Mitarbeiterin war Designerin für Strickwaren – und die beiden Jungunternehmer investierten 500 Franken und entwickelten eine ökologische textile Strickmaske, die sie CO₂-frei im Thurgau herstellen liessen. Diese vertrieben sie ab April 2020 über einen Webshop, den sie mithilfe von Gutscheinen des Startfeld-Förderpakets erstellten. Kurz darauf nahmen sie zusätzlich Masken mit integrierten Filtern eines weiteren Jungunternehmers ins Sortiment auf – eine davon wurde sogar Testsieger im Kasenssturz.

«Insgesamt konnten wir dank den Maskenverkäufen über ein Jahr überleben – und was noch wichtiger war: Wir konnten genügend Ressourcen für die Forschung und Entwicklung unserer Elektroden erwirtschaften», freut sich Michel Schmid. «Das ist insofern ungewöhnlich, da in der Medizintechnik normalerweise Investoren-Geld bereits für die Entwicklung und die Validierung der Technologie aufgenommen wird.»

«Für uns war aber essenziell, dass wir vor einer grösseren Finanzierungsrunde beweisen konnten, dass unsere Elektroden wirksam und zweckmässig sind. Wir wollten das technische Risiko für Investoren eliminieren und sicher sein, dass unsere Technologie für medizinische Langzeitapplikationen sinnvoll ist», betont José Näf.

Einsatz hat sich gelohnt

Nach zweieinhalb Jahren intensiver Forschung und Marktanalyse ist Nahtlos nun soweit; die Technologie bezüglich Wirksamkeit und Zweckmässigkeit wurde mit der Empa, dem Kantonsspital St.Gallen und der Schiller AG aus Baar, einer der grössten EKG-Herstellerin der Welt, validiert. «Für die semi-automatisierte Produktion, weitere klinische Studien

und die medizinische Zertifizierung suchen wir aktuell eine Million Franken Seedinvestment», erklärt Näf.

«Die Nachfrage nach guten Elektroden für Langzeitapplikationen ist sehr gross», weiss Michel Schmid. In Europa werden laut Schmid z. B. über 100 Millionen Holter EKGs jedes Jahr durchgeführt. Die meisten über 24 Stunden, aber die europäische kardiologische Gesellschaft empfiehlt seit einigen Jahren, mindestens sieben Tage oder länger zu messen. Dadurch wird die Diagnose genauer.

«Die Standard-Gel-Elektrode führt über Langzeit zu Hautirritationen und trocknet nach einigen Tagen aus, was zu schlechteren Daten führt – oder dazu, dass der Patient die Messung abbricht», erklärt Schmid. «Hier bieten wir die einzige Alternative zur Gel-Elektrode, die gleichzeitig für alle Parteien besser ist», betont Näf.

Noch setzt Nahtlos keine grossen Stückzahlen um, hat aber Dutzende Projekte mit namhaften Medizintechnikgeräte-Herstellern und Leistungsanbietern, in der ihre Elektroden eingesetzt werden. «Für den medizinischen Verkauf brauchen wir eine professionelle Produktion und eine entsprechende Zertifizierung. Diese sollte nächstes Jahr abgeschlossen sein», sagt Näf.

«Eine konsequente Ausrichtung auf den Kundennutzen ist unabdingbar, um als Start-up erfolgreich zu werden.»

Konsequente Ausrichtung auf den Kundennutzen

Für Näf und Schmid ist eine konsequente Ausrichtung auf den Kundennutzen unabdingbar, um als Start-up erfolgreich zu werden. Dazu gehört, dass man die Prozesse und Probleme des Kunden und die Rahmenbedingungen, in der er sich bewegt, sehr gut kennenlernt.

«Für ein Start-up kann es schwierig sein, innerhalb kurzer Zeit so viel Know-how aufzubauen», sagt Näf. «Hier haben wir festgestellt, dass es sinnvoll ist, mit Experten oder Product Manager der gleichen Branche zu sprechen, da sie oftmals sogar ein umfassenderes Bild als die Kunden bezüglich der Trends und der Rahmenbedingungen besitzen», ergänzt Schmid.

Wo steht Nahtlos in fünf Jahren? «Dann haben wir den neuen Elektroden-Standard für medizinische Langzeitapplikationen etabliert und stehen kurz vor einem erfolgreichen Exit», ist Näf überzeugt. «Ausserdem verhelfen wir mit unseren Elektroden und Sensoren personalisierter Medizin und Therapien durch patientengerechte medizinische Langzeitüberwachung zum Durchbruch», so Schmid selbstbewusst. «Und danach denken wir bereits über das nächste Start-up nach», lacht Näf.

Text: Tanja Millius

Bilder: Marlies Thurnheer

Die Tofu-Revolution aus dem Thurgau

Geschmacklos, gummig, langweilig: Vorurteile gegen Tofu gibt es viele. Damit möchte das Start-up Ensoy aus Amriswil aufräumen. Es will nichts weniger, als den Tofu-Genuss in der Schweiz zu revolutionieren. Im Gespräch erklärt Inhaber und Geschäftsführer Lukas Rösch, was es noch braucht, um den Bio-Tofu aus dem Thurgau salonfähig zu machen.

Alles begann in einer Küche: Simone Reinhart suchte nach Alternativen zu Fleisch und blieb bei Tofu hängen. Doch kein Tofu-Produkt überzeugte sie so richtig – weder vom Geschmack noch von der Konsistenz. «Also begann sie, in der Küche ihrer Eltern selbst Tofu herzustellen», erzählt Ensoy-Geschäftsführer Lukas Rösch. Sie merkte rasch, dass sich durch die Zubereitung von Hand die Konsistenz und die Beschaffenheit ihres Produktes verfeinerte und sich vom industriell hergestellten Tofu abhob.

«Die Herstellung aus Sojamilch ähnelt etwas der von Käse – die Soja-Milch wird erhitzt, dann mit Gerinnungsmittel das Protein ausgeflockt und dieses schlussendlich in Form gepresst», erklärt Rösch.

Vom Küchen-Projekt zum Start-up

So kam Simone Reinhart ihrem Vorbild, dem Tofu aus dem asiatischen Raum, immer näher. Sie schaffte die ersten Gerätschaften an und weitete die Produktion aus. Ihre Eltern, die den Weiherhof in Amriswil bewirtschaften, boten ihr ein Stück Land für den Sojaanbau an.

«Man muss zu 100 Prozent hinter seinem Produkt stehen.»

2019 produzierte die studierte Umweltingenieurin bereits 400 Kilogramm eigenen Tofu, den sie unter dem Namen «Soja-Atelier Weiherhof» an Wochenmärkten in umliegenden Läden und später an mehrere Läden im Thurgau verkaufte. Bald wurde die Produktion in eine stillgelegte Käserei in Amriswil verlegt.

Trotzdem wurde Reinharts Tofu-Produktion oft als Nebenerwerb abgetan. Dies änderte sich, als Lukas Rösch, ein ehemaliger Schulkollege, ins Tofu-Geschäft einstieg.

Rösch, der Wirtschaft studierte, hatte zuvor bereits bei einem Bündner Start-up, das vegane Produkte vertreibt, unternehmerische Erfahrungen gesammelt.

Tofu als Marke etablieren

«Mich überzeugen die Swissness und der Nachhaltigkeitsgedanke», erklärt Ensoy-Geschäftsführer Lukas Rösch. Sein Ziel: Tofu aus dem Thurgau als Marke im Heimmarkt zu etablieren. Tofu gibt es seit über 3000 Jahren, in der Schweiz ist er seit den 80er-Jahren bekannt. «Bisher schaffte es aber niemand, Tofu als eine starke Marke aufzubauen wie etwa Appenzeller Käse.» Hier setzt Rösch an: «Tofu ist ein perfektes Produkt des 21. Jahrhunderts – nachhaltig, gesund und vegan.»

Im Juli 2021 wurde aus dem Soja Atelier Weiherhof das Start-up «Ensoy» (enjoy soy) gegründet, seit diesem Jahr wird für den Tofu ausschliesslich Bio-Soja aus dem Thurgau verwendet. Ensoy produziert in Amriswil pro Woche inzwischen zwischen 200 – 250 Kilogramm Tofu.

Für Lukas Rösch ist klar: Ein gutes Produkt braucht auch ein gutes Marketing. «Social Media ist ein wichtiger Kanal, um News zu verbreiten.» Ebenso wichtig ist ein gutes Netzwerk – so wird Ensoy beispielsweise die nächsten drei Jahre von Genisuisse Zürich-Ostschweiz gecoacht, einer Förderorganisation für Start-up-Unternehmen. Einige Genisuisse-Experten degustierten die Ensoy-Produkte an einem Anlass von Startnetzwerk Thurgau – und waren begeistert.

Tofu auch für Fleischfans

Lukas Rösch, der sich selbst als «Flexitarier» bezeichnet, möchte die Begeisterung für Bio-Tofu auch bei Leuten wecken, die Fleisch bevorzugen. «Es geht um das Mundgefühl», erklärt Rösch. «Wir beweisen, dass Tofu nicht nur gesund, sondern auch von weicher und geschmeidiger Konsistenz – und sehr schmackhaft ist.» Nebst Nature-Tofu gibt es verschiedene marinierte Varianten.

Mittlerweile beziehen über 70 Geschäftskunden zwischen dem Rheintal und Zürich Bio-Tofu aus dem Thurgau,

Lukas Rösch:

Geschäftskunden vom Rheintal bis nach Zürich.





Neue Wege, neue Kunden

Schon mit Facebook Kunden gewonnen?
Nutzen Sie die Möglichkeiten der
sozialen Medien für Ihr Unternehmen.



Jetzt anrufen!
071 622 67 41



darunter viele Läden und einige Gastrobetriebe. Das Unternehmen produziert Tofu im oberen Preissegment. Das Kilogramm kostet zwischen 27 und 30 Franken. Neben dem Online-Verkauf, der bereits einen Drittel ausmacht – Tendenz steigend – beliefert Rösch mit seinen 3 Mitarbeitern eine grosse Anzahl Detaillisten, Feinkostläden, Bio- und Hofläden zwischen St.Gallen, Frauenfeld, Zürich und Kreuzlingen. Zudem sind ihre Produkte an verschiedenen Wochenmärkten anzutreffen.

Rösch freut sich, dass vermehrt die Gastronomie wie beispielsweise das Hotel Hof Weissbad oder das Restaurant Trauben in Weinfeldern ihren Tofu serviert. Dass es Ensoy gelungen ist, biologisch produzierte Sojabohnen aus der Thurgauer Landwirtschaft zu beziehen, macht ihn stolz. «Damit bleibt die ganze Wertschöpfung im Thurgau – ein Verkaufsargument, das immer wichtiger wird.»

Seit einigen Monaten hat auch eine Metzgerei nahe Biel Ensoy-Produkte im Sortiment: «Immer öfters gibt es in einem Haushalt ja mindestens eine Person, die auf tierische Produkte verzichtet», so Rösch. In diesem Fall können in der Metzgerei beide Bedürfnisse abgedeckt werden. «Unser Ziel ist es, Ernährungsgewohnheiten sanft zu revolutionieren.»

Noch befindet sich Ensoy mit vier Angestellten in der Aufbauphase. Die beiden Corona-Jahre hat das Start-up gut überstanden. So waren Läden und die Gastronomie für sie als Lieferant die ganze Zeit über offen. Grösstes Risiko war ein möglicher Ausfall des Personals, was insbesondere die Produktion betroffen hätte. Lukas Rösch seinerseits erkrankte gleich zweimal an Corona. «Wir hatten hier aber Glück», meint er.

Klar ist: «Heute können wir noch nicht vom Betrieb leben», erklärt Rösch. Investoren hat das Start-up nicht, aber Ersparnisse auf der Seite. Rösch ist überzeugt, dass Ensoy auf dem richtigen Weg ist. «Man muss zu 100 Prozent hinter seinem Produkt stehen und die Begeisterung aller Beteiligten spüren – nur so kann eine Revolution gelingen», betont Lukas Rösch. Denn die eigene Begeisterung trage man auch nach aussen.

Ringen um Macht, Vermögen und Liebe

Konflikte in Familienunternehmen haben vielfältige Ursachen. Damit Spannungen gar nicht entstehen, kommt es auf den richtigen Austausch an. Eine Eignerstrategie unter den Aktionären kann dafür den Rahmen setzen.



Konflikte in Familienunternehmen werden wegen der komplexen Verbindung von Geschäft und Emotionen als Ringen um Macht, Geld und Liebe beschrieben. Sind derartige Konflikte einmal eskaliert, ist es kaum mehr möglich, ihre Ursache zu ermitteln. Das erschwert die Rückführung des Konflikts auf eine sachliche Ebene erheblich. Im Rahmen unseres «Strategie-Quartetts» bildet die Eignerstrategie ein wertvoller Pfeiler. Mit ihr legen die Inhaber fest, welche Ziele, Visionen und Werte sie als Privatperson und als Unternehmer mit der Firma verfolgen.

Dafür haben wir drei Ziele definiert:

1. Unternehmensziele: Wertentwicklung, Rendite, Wachstum, Dividenden, nichtbetriebliche Vermögenswerte, Unabhängigkeit, Kontinuität etc.
2. Familienziele: Langfristige Vermögensziele, Strukturierung des Familienvermögens, Verbleib des Unternehmens im Familienbesitz, Erbregelungen, Rolle der Familie in VR und GL, finanzielle Ansprüche der Familie etc.
3. Persönliche Ziele: Umgang mit Mitarbeitern, Wertesystem, Philanthropie etc.

Die Kernfrage lautet: Was wollen die Aktionäre? Darauf aufbauend folgt der Aktionärsbindungsvertrag. Dieser regelt die Eignerstrategie in rechtsverbindlicher Form. Denn eines ist klar – aus Erfahrung: Streit vernichtet Werte. Die Etablierung einer Familienstrategie mit einer allgemeingültigen Familienverfassung sowie einer Eignerstrategie sind optimale Lösungsansätze, um das Potenzial zwischen Liebe, Vermögen und Macht zu entfalten.

Am 10. November 2022 findet das jährliche Continuum-Forum im Hotel Säntispark in Abtwil statt. Dabei werden Referenten die Sinnhaftigkeit der Eignerstrategie im Zusammenspiel mit einem ABV erläutern. Mehr Informationen finden Sie unter continuum.ch/forum2022. Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung an info@continuum.ch.

Text: Tanja Millius

Bilder: Marlies Thurnheer, zVg

Stefan Schneider

Dr. oec., Partner bei der Continuum AG

Für weitere starke Worte www.continuum.ch

St.Galler Start-up mischt im internationalen Musikmarkt mit

Während es auf den Bühnen in der Pandemie still blieb, wurde Musik fleissig gestreamt. Für 2022 wird der Markt für Musikaufnahmen auf über 47 Milliarden Dollar geschätzt. Doch wie fair wird dieser Kuchen verteilt? Ein junger St.Galler stellte sich genau diese Frage – und stiess auf Missstände. Diese zu beheben, wurde zum Geschäftsmodell.

Kaum eine andere Branche wurde mit solcher Wucht von den Covid-Massnahmen getroffen wie die Event- und Musikszene. Umso mehr gewannen Streamingplattformen wie Spotify, Youtube, Apple Music und Co. für Künstler an Bedeutung.

Alle Einnahmequellen ausschöpfen

Zwischen gestreamtem Song und Künstler gibt es Millionen von Datensätzen und damit verschiedenste Einnahmequellen – die längst nicht alle genutzt werden. «In dieser Industrie ist es gang und gäbe, dass Musiker – ob sie wollen oder nicht – mit vielen Firmen zusammenarbeiten müssen», sagt Vincenzo Neidhardt, Geschäftsführer des 2021 gegründeten Start-ups Helga AG.

Geschuldet ist dies den vielen Rechten, die mit einem veröffentlichten Song dahergehen. «Der Musiker muss seine Rechte kennen, um alle Ertragsströme kontrollieren zu können. Das Problem ist, dass vielen Künstlern dieses Know-how und die Zeit dazu fehlen. Wir unterstützen diesen Prozess digital», so der 31-jährige St.Galler. Dies soll sowohl Musiker als auch Management befähigen, die Einnahmen nachzuvollziehen und zu verwalten. Und zwar alle.

Start während Corona

Mit 12 spielte Vincenzo Neidhardt Konzerte, mit 16 machte er ein Praktikum in der Musikbranche. «Irgendwann stand ich vor dem Punkt: Musik machen oder Musik verwalten? Ich entschied mich für Letzteres.» 2015 lernte er den Systemtechniker Fedor Terekhov kennen.

Knapp vier Jahre später und kurz bevor die erste Corona-Welle die Schweiz erreichte, klopfte Neidhardt bei Terekhov an und fragte, ob dieser für seine Idee die technologischen Grundlagen entwickeln, sprich die Software programmieren möchte. «Ich sagte ja, und das Tüfteln begann. Das Problem erwies sich aber als komplexer, als ich zunächst gedacht

habe», so Terekhov. Nichtsdestotrotz gründeten die beiden 2021 die Helga GmbH mit Sitz in St.Gallen.

«Die Gründung erfolgte mehr zur Selbsthilfe, da ich meine Heimatstadt nicht verlassen wollte, wir jedoch kein entsprechendes Unternehmen auf diesem Gebiet hatten. So habe ich mit der Gründung des eigenen Unternehmens sozusagen meinen Traumjob etabliert», sagt Neidhardt. Vor einem Monat folgte dann die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft.

«Alle Akteure, die Geld verteilen, schätzen, dass 250 Millionen Franken nicht zugeordnet werden können. Jene, welche die Musiker vertreten, gehen vom zehnfachen Wert aus.»

St.Gallen statt Los Angeles

Als Managementdienstleister für Berufsmusiker betreut das Start-up internationale Kunden aus Europa, Nordamerika und Australien. Vor allem erfolgreiche Musiker seien auf eine kompetente Management-Dienstleistung angewiesen.

«Wenn beispielsweise ein Künstler einen Song selbst geschrieben und die Urheberrechte hat, dies aber bei den entsprechenden Stellen nicht so hinterlegt ist, können schnell einmal mehrere Tausend Franken an Einnahmen wegfallen. Wir sorgen dafür, dass genau das nicht passiert.» Durch die Pandemie haben sich diese Probleme noch verschärft, da viele Live-Einnahmen weggebrochen sind und noch mehr Akteure auf dem digitalen Markt mitspielen.



Vincenzo Neidhardt und Fedor Terekhov:

Ertragsströme digitalisieren.

«In der Musikindustrie würde man normalerweise nach Berlin oder Los Angeles gehen, aber durch das Internet ist es uns möglich, die Arbeit mit internationalen Künstlern von St.Gallen aus zu tätigen. Ausserdem kann unsere Stadt im weltweiten Musikmarkt mithalten – das zeigt zum Beispiel das Openair St.Gallen ziemlich gut», begründet der 31-Jährige die Standortwahl mit einem Augenzwinkern.

Zum Kundenportfolio zählt Helga etwa den Reggae-Sänger Justin Wellington aus Australien, der mit seinem Song «Iko Iko» viral ging und alleine auf Youtube innert wenigen Monaten über 250 Millionen Klicks zählt. An den Musiker kam das junge Unternehmen über TikTok und arbeitet mit Sony Music in London. «Die Akquise erfolgt meistens direkt

oder über die Manager. Unter anderem versuchen wir, die Künstler über ihr soziales Netzwerk zu erreichen.»

250 fehlende Millionen

Das Ertragsmodell der Helga AG basiert auf drei Säulen: Einem Abomodell zwischen Helga und Musiker oder Management, die Verrechnung von Gebühren, die bei der Datenverarbeitung entstehen, und die Beteiligung an der Kommission von externen Partnern, die bei der Einholung von Rechten zugezogen werden. Mittlerweile beschäftigt das Start-up sieben Mitarbeiter, vier davon als Werkstudenten.

«Die grösste Herausforderung aus technischer Sicht ist es, die Musikbranche in die IT zu übersetzen. Die IT hat sehr klare

KMU und Beziehungen – konstant im Wandel

Schweizer KMU-Tag St. Gallen
28. Oktober 2022

Online-Anmeldung unter
kmu-tag.ch



Veranstalter

alea iacta-



Universität St. Gallen
Schweizerisches Institut für KMU
und Unternehmertum

Hauptsponsoren

 ABACUS

helvetia 

OBT 

RAIFFEISEN

 swisscom

Medienpartner

LEADER

Standards während man das im Musikbusiness eher lockerer sieht. So variieren die Rahmenbedingungen bei jedem Kunden stark. Die Daten müssen transformiert und Statistiken ausgewertet werden – und das sind teilweise Millionen von Datensätzen», sagt Fedor Terekhov. Dafür wird auf bereits bestehende Software zur Unterstützung zugegriffen, welche durch eigene Rezepte verfeinert wird. Der Innovationsansatz der Helga AG besteht aus der Kombination der Zusammenführung verschiedener Daten. Dafür entwickelt der 25-jährige Systemtechniker eigene Programme.

«Wenn ein Künstler seine Urheberrechte nicht hinterlegt hat, können mehrere Tausend Franken an Einnahmen wegfallen.»

Vincenzo Neidhardt konkretisiert: «Justin Wellington etwa hat nur ein Lied bei der Plattenfirma Sony, aber 70 weitere im Portfolio. Sony vergütet ihm nur das eine, um die Einnahmen der 70 anderen Songs muss er sich selbst kümmern. Wir übernehmen diese Aufgabe für Justin.»

Wie viel Geld weltweit nicht zu den Musikern kommt, ist schwierig einzuschätzen. «Alle Akteure, die Geld verteilen, schätzen, dass in der gesamten Branche 250 Millionen Franken nicht zugeordnet werden können. Jene, welche die Musiker vertreten, gehen vom zehnfachen Wert aus. Die Wahrheit wird irgendwo in der Mitte liegen», sagt Neidhardt. Deshalb sei es so wichtig, dass man eine Datengrundlage schaffe, um auf die verschiedenen Player zugehen und sein Geld einfordern zu können.

Sich dem Markt anpassen

Anders als traditionelle Unternehmen wie Universal, Sony oder Warner Music positioniert sich Helga an der Seite der Künstler und legt den Fokus auf neue Ansätze. «Sämtliche Dienstleistungen sind so ausgestaltet, dass keine Abhängigkeiten von uns entstehen. Wir kontrollieren keine Rechte, sorgen aber für eine schlanke Kostenstruktur bei den Künstlern und halten uns so gut wie möglich im Hintergrund», sagt Neidhardt.

Die Technologie hinter Helga hat zudem den Vorteil, dass sie auf keine einzelne Streamingplattform fixiert ist. So kann das System auf neue Modelle adaptiert werden. «Die Einnahmenströme sind für uns irrelevant, wir nehmen sie einfach entgegen. Was wäre denn, wenn Spotify plötzlich abgelöst würde? Für uns liegt unsere USP darin, dass wir alle Einkünfte, egal aus welcher digitalen Quelle, zusammenführen und Musiker auf ungenutztes Potenzial hinweisen können. In Zukunft möchten wir die Einnahmen von Livekonzerten ebenfalls abbilden. Das wäre ein Meilenstein.»

Helga wurde bereits vom St.Galler Startfeld mit zwei Förderpaketen unterstützt und startet im September eine Finanzierungsrunde auf der Plattform Daura.

Wie Sie besser golfen



Von Frühling bis Herbst gibt es für die meisten Golfer nichts Erfüllenderes, als ihren Sport auszuüben. Doch wie bringt man den Winter optimal, damit man nach dem letzten Schnee wieder in Top-Form auf dem Platz stehen kann?

Erholen Sie sich von den einseitigen Golfschlägen und schenken Sie ihrem Körper Abwechslung in Form von anderen Sportarten oder Krafttraining

Besonders der Rumpf und der Schultergürtel neigen bei monotonen Bewegungen zu Überlastungen und Schmerzen. In der Offseason kann man gezielt an seiner Gesundheit arbeiten.

Bereiten Sie ihren Körper auf die Belastungen im Frühling vor

Die meisten Verletzungen bei Hobbysportlern passieren aufgrund fehlender körperlicher Fitness, besonders nach längerer Sportpause. Gezieltes Krafttraining im Winter kann dieses Risiko nicht nur stark reduzieren, sondern legt auch den Grundstein für eine leistungsstarke und schmerzfreie Saison.

Arbeiten Sie an ihrer Geschwindigkeit

Die Länge ihres Abschlages hängt neben der Treffgenauigkeit sehr stark davon ab, wie schnell Sie den Ball treffen. Die Grundlage für die Explosivität bietet die Maximalkraft. Ein gut periodisiertes Training ist in der Lage, einen optimalen Übertrag von Maximalkraft über Schnellkraft bis hin zu maximaler Abschlaglänge zu schaffen.

Arbeiten Sie an ihrer Rumpfstabilität

Egal, wie stark die Beine und die Arme sind – die ganze Kraft wird im Nichts verpuffen, wenn der Rumpf nicht stabil gehalten werden kann. Dabei unterscheiden wir die Stabilität in vier Ebenen: Flexion, Extension, Rotation, Lateralflexion. Im Golf sind besonders die Rotations- und die Antilateralflexionsstabilität entscheidend für einen gesunden und weiten Abschlag.

Arbeiten Sie an ihrer Mobilität

Besonders die Hüft- und Brustwirbelsäulen-Mobilität sind für viele Golfer eine versteckte Leistungsreserve, aber auch durchaus relevant für die Rückengesundheit.

Nejc Hojc

Inhaber Nejc Hojc Personal Training Systems, St.Gallen
info@nejchojc-personaltrainer.ch

Text: Miryam Koc

Bilder: Marlies Thurnheer

Wir bringen erneuerbare Energien in Ihre Prozesse

dekarbon

dekarbon – Zentrum für dekarbonisierte Produktion – das sind das Kompetenz-Zentrum Erneuerbare Energie-Systeme Thurgau (KEEST) und das Kompetenznetzwerk Ernährungswirtschaft AG (KNW-E). Gemeinsam unterstützen sie KMU im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE) beim Umstellen auf dekarbonisierte Produktion.

Nicht erst aus aktuellem Anlass

Steigende Preise für Gas und Öl, eine unsichere Strom-Versorgungslage, ambitionierte Klimaziele: Viele Unternehmen verspüren steigenden Druck, ihren Energieverbrauch zu senken und von fossilen auf erneuerbare Energieträger umzusteigen. Doch wie soll das gehen? Im Rahmen eines Pilotprojektes des BFE und der act Cleantech Agentur Schweiz engagieren sich das KEEST und das KNW-E gemeinsam, um Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Produktionsprozesse wirtschaftlich zu dekarbonisieren bzw. auf erneuerbare Energieträger umzustellen.

Andreas Koch: Weshalb dekarbon?

Drohende Energie-Mangellagen, sei es bei Strom, Gas oder Öl, wie sie auf uns zu kommen können, treffen unsere KMU-Wirtschaft am empfindlichsten. Und das nicht erst seit dem Krieg in der Ukraine. Nicht nur vor diesem Hintergrund, sondern vor allem mit dem Ziel, die Energiewende wirtschaftlich und erfolgreich in den Unternehmen zu meistern, dürfen wir im Kanton Thurgau ein Pilotprojekt mit Unterstützung des BFE lancieren. Das geschieht unter dem Qualitätslabel dekarbon – Zentrum für dekarbonisierte Produktion. dekarbon ist die neue Anlaufstelle für KMU in der Frage der Dekarbonisierung von Produktionsprozessen.

Frank Burose: Was bringt dekarbon den Unternehmen?

Betriebe in der Ernährungswirtschaft, beispielsweise Gemüseproduzierende, werden von ihren Abnehmern zusehends verpflichtet, CO₂-frei zu produzieren. Geht das nicht, ist man «weg vom Fenster». Das gilt je länger desto mehr auch für Gewerbe und Industrie. Gemeinsam unterstützen wir als KNW-E und KEEST unsere Kundinnen mit spezifischen Dienstleistungen, die sowohl vom BFE als auch vom Kanton Thurgau gefördert werden. Das lohnt sich auf jeden Fall.



Dr. Frank Burose, KNW-E
Geschäftsführer



Andreas Koch, KEEST
Geschäftsführer

dekarbon EARLY BIRD Frühstücksveranstaltung

Gemeinsam organisieren wir das KMU-Event und laden Sie herzlich ein, sich aus erster Hand ins Bild setzen zu lassen.

Datum: Donnerstag, 29. September 2022

Zeit: 07:00 – 10:00 Uhr

Ort: Schmid AG – energy solutions, Eschlikon

Am EARLY BIRD stellen wir Ihnen neue Lösungsansätze für KMU vor. Wir zeigen Ihnen, wie Sie Ihre Produktionsprozesse von fossiler auf erneuerbare Energien umstellen können. Melden Sie sich an auf: www.ticketpark.ch/customers/dekarbon und verwenden Sie den Zugangscod **LEADER**. Damit ist die Teilnahme am Event im Wert von CHF 60.00 pro Person für Sie kostenlos.

www.dekarbon.energy

www.ernaehrungswirtschaft.ch
+ 41 71 626 05 15

 Kompetenznetzwerk
Ernährungswirtschaft

www.keest.ch
+41 71 969 69 56

 KEEST
Energie-Effizienz mit Kompetenz®

Macht Verzicht glücklich?

Balance finden, um ausgeglichen durch das Leben zu gehen, das ist das Gebot unserer Zeit. Denn die Welt gerät an ihre Grenzen. Und die menschliche Psyche tut es auch. Die Ehemaligen-Organisation alumniOST der OST – Ostschweizer Fachhochschule nimmt das Thema am diesjährigen Networking-Tag Anfang September auf und fragt: «Deal or No Deal – Macht Verzicht glücklich?»

Wieviel brauche ich wirklich, um glücklich zu sein? Diese Frage stellen sich immer mehr Menschen – und entdecken dabei den Minimalismus. Doch was steckt hinter dem Weniger-ist-Mehr? Was zählt wirklich im Leben? Und wieviel Konsum ist nötig, um glücklich zu sein? Diesen Fragen geht der Networking-Tag der Ehemaligen-Organisation alumniOST der OST – Ostschweizer Fachhochschule am Freitag, 9. September, nach.

«Der Preis ist verdammt hoch»

Expertin für Themen rund um die Balance zwischen Karriere, Wertschöpfung, Konsum, Erholung und Freizeit ist Marieke Born, «Dieses eine Projekt noch ... Dann komme ich zur Ruhe, dann konsumiere ich weniger, dann gelange ich zurück zur Balance.» Das ewige Dilemma begleitet erfolgreiche Menschen seit Jahren», so Born. «Neu ist die Vehemenz, mit der die Gesellschaft das «Mehr» infrage stellt und fragt: Wofür das alles? Für wen das alles?».

Am Networking-Tag zeigt die Psychologin, wie man den Ausstieg findet aus dem sich immer schneller drehenden Hamsterrad. «Es ist möglich, es ist nur verdammt hart», sagt Marieke Born. «Der Grund, warum wir bisher selten eine Wahlmöglichkeit erleben, liegt darin, dass die Gegen-Option einen erheblichen Preis kostet. Was wir aber vergessen: Der Preis so weiterzumachen, wie bisher, kann auch verdammt hoch sein: eingeschränkte Lebenslust, psychische Erschöpfung, ökologische Katastrophen und moralische Gewissensbisse.»

Neuer Luxus ist gefragt

Mit dem Thema «Luxus» beschäftigt sich die Zukunftsforscherin Martina Kühne. «Was als Luxus gilt, war schon immer abhängig vom Zeitgeist und davon, wie rar ein Gut ist. Doch die Pandemie hat nicht nur die Weltwirtschaft, sondern auch unsere Vorstellung von «echtem» Luxus auf den Kopf gestellt. Jetzt werden die Massnahmen gelockert, und es stellt sich die entscheidende Frage, was von den neuen Luxusgütern wie «Zeit», «Entschleunigung» und «Müsiggang» bleibt.»

An diese beiden Inputreferate werde zwei weitere Redner anknüpfen: Matthias Geissbühler, Chief Investment Officer bei Raiffeisen Schweiz, gibt einen Einblick, wie man Geld investiert und wie man erfolgreich auf den weltweiten Aktienkursen surft, während Selim Tolga, der bekannteste Schweizer Aufräum- und Minimalismus-Experte, für «Minimalismus als Werkzeug für mehr Zeit, Ordnung und Freiheit» plädiert: «Nicht Verzicht, sondern bewusste Wahl», sei die Devise, so der Aufräumcoach.

Smarte digitale Diät

Aufräumen will auch Web-Veteranin und Digital-Detox-Pionierin Anitra Egger: «Berufstätige Menschen verbringen täglich zehn Stunden vor Bildschirmen. Wer 62 Prozent seiner Wachzeit Bildschirme konsumiert, muss sich fragen: Wie gesund ist die digitale Ernährung?» Egger plädiert für eine smarte digitale Diät, für eine Screen-Life-Balance.



networkingtag.ch

Der Networking-Tag findet am Freitagnachmittag, 9. September 2022, in den Olma-Hallen statt. Der Non-Profit-Anlass ist öffentlich und beginnt um 13 Uhr. Abgeschlossen wird das Nachmittagsprogramm von einer Networking-Party mit Erlebniswelten. Organisiert wird der Anlass von der Ehemaligen-Organisation alumniOST.



St.Galler Forum für Finanzmanagement und Controlling 2022

Am 19. August fand das 6. St.Galler Forum für Finanzmanagement und Controlling zum Thema «Nachhaltigkeit und Resilienz, aber wie umgesetzt?» statt. Fotografiert für den LEADER in der OST - Ostschweizer Fachhochschule hat Gian Kaufmann.



[Zur Bildergalerie](#)





50+1 Jahre Aluwag

Seit 50+1 Jahren ist die Aluwag AG in Niederbüren präsent. Heute ist sie eine etablierte Playerin im internationalen Markt und behauptet sich seit mehr als 50 Jahren als Technologietreiberin. Deshalb feierte die Aluminium-Druckguss-Spezialistin ein grosses Jubiläumsfest. Fotografiert am 24. Juni für den LEADER hat Gian Kaufmann.



Zur Bildergalerie





ProOst 2022

Die Veranstaltung ProOst gab am 19. August Fach- & Führungskräften eine Übersicht über Stellenangebote und Karrieremöglichkeiten in der Ostschweiz und zeigte die hohe Lebensqualität in der Region auf. Fotografiert im Kybunpark St.Gallen für den LEADER hat Marlies Thurnheer.



Zur Bildergalerie





IHK Business Outlook 2022

Am 18. August luden die IHK Thurgau und die IHK St.Gallen-Appenzell zum IHK Business Outlook, heuer mit dem Thema «Schweiz – EU: Wie weiter?». Keynote-Speaker war Bundesrat Guy Parmelin. Fotografiert im Pfalz Keller St.Gallen für den LEADER hat Marlies Thurnheer.



Zur Bildergalerie



Rosinenpicker

Im September wird wieder abgestimmt. Neben der Volksinitiative zur Massentierhaltung und der Änderung des Bundesgesetzes über die Verrechnungssteuer sind es vor allem die beiden AHV-Vorlagen, deren Wichtigkeit nicht unterschätzt werden darf. Der Widerstand dagegen irritiert.

Wir wissen es schon lange: Die finanzielle Stabilität der AHV ist in Gefahr, weil geburtenstarke Jahrgänge das Pensionsalter erreichen und die Lebenserwartung steigt. Die Einnahmen der Kasse reichen in wenigen Jahren nicht mehr aus, um alle Renten zu finanzieren – bereits 2025 wird die AHV mehr Geld ausgeben als einnehmen, wenn jetzt nicht gehandelt wird.

Die Reform zur Stabilisierung der AHV, über die am 25. September abgestimmt wird, soll die Renten der AHV für die nächsten rund zehn Jahre sichern – immerhin. Neu gälte ein einheitliches Rentenalter von 65 Jahren für Frauen und Männer. Das Rentenalter der Frauen würde schrittweise von 64 auf 65 erhöht; die Erhöhung würde mit Ausgleichsmassnahmen abgedeckt. Die Reform bietet zudem mehr Flexibilität: Es wäre möglich, den Übergang in den Ruhestand zwischen 63 und 70 frei zu wählen und die Erwerbstätigkeit auch schrittweise zu reduzieren.

«Solidarität nennt man die gerechte Verteilung des Elends.»

Walter «Billy» Fürst (1932 – 2019), Schweizer Aphoristiker

Zusätzliche Einnahmen brächte die Erhöhung der Mehrwertsteuer: Der Normalsatz würde von 7,7 auf 8,1 Prozent erhöht, der reduzierte von 2,5 auf 2,6 Prozent.

Ein Entweder-oder gibt es nicht: Da die AHV-Reform aus zwei Vorlagen besteht, die miteinander verknüpft sind, scheitert die ganze Reform, wenn eine der beiden abgelehnt wird.

Und diese Gefahr ist real: Die Mehrwertsteuererhöhung ist grundsätzlich unbestritten; es ist (fast) jedem klar, dass mit der AHV nicht mehr weitergewurstelt werden kann wie bis anhin. Die Erhöhung des Frauen-Rentenalters hingegen wird von Links-Grün vehement bekämpft – ausgerechnet von denjenigen Kreisen also, die sonst nicht laut genug nach Gleichstellung rufen.

Für mich ist ein unterschiedliches Rentenalter für Mann und Frau nicht nur ungerecht, sondern im Sinne der Gleichbehandlung der Geschlechter auch nicht mehr zeitgemäss, ebenso wenig wie es die Militärdienstpflicht nur für Männer ist. Wer bei der Gleichstellung nur Vorteile für sich sucht, muss sich den Vorwurf der Rosinenpickerei gefallen lassen.

Stephan Ziegler
LEADER-Chefredaktor



LEADER

06/2022

Magazin LEADER
MetroComm AG
Bahnhofstrasse 8
CH-9000 St.Gallen
Tel. 071 272 80 50
Fax 071 272 80 51
leader@metrocomm.ch
www.leaderdigital.ch

Verleger: Natal Schnetzer

Chefredaktor: Stephan Ziegler, Dr. phil. I
sziegler@metrocomm.ch

Autoren: Marion Loher, Philipp Landmark, Tanja Millius, Patrick Stämpfli, Miryam Koc, Stephan Ziegler, Michael Götte, Robert Nef, Roland Rino Büchel, Nejc Hojc, Isabel Schorer, Michael Steiner, Stefan Scheider

Fotografie: Marlies Thurnheer, Thomas Hary, Gian Kaufmann, Alberto Cortes, 123rf, zVg

Herausgeberin, Redaktion und Verlag: MetroComm AG
Bahnhofstrasse 8
CH-9000 St.Gallen
Tel. 071 272 80 50
Fax 071 272 80 51
www.leaderdigital.ch
www.metrocomm.ch
leader@metrocomm.ch

Geschäftsleitung: Natal Schnetzer
nschnetzer@metrocomm.ch

Verlags- und Anzeigenleitung: Oliver Iten
oiten@metrocomm.ch

Marketingservice/ Aboverwaltung: Fabienne Schnetzer
info@metrocomm.ch

Abopreis: CHF 60 für 18 Ausgaben

Erscheinung: Der LEADER erscheint 9 x jährlich mit Ausgaben Januar/Februar, März, April, Mai, Juni, August, September, Oktober, November/Dezember, zusätzlich 9 Special-Ausgaben

Gestaltung/Satz: MetroComm AG

Produktion: Ostschweiz Druck AG, Wittenbach

Die mit «Profil» gekennzeichneten Beiträge gelten als Sponsored Content.

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



MADE IN ST GALLEN

Schluss mit Multiwatching.

Mit easydoo können Sie auch
getrost mal wegschauen.



Gratis
ausprobieren!
easydoo.swiss



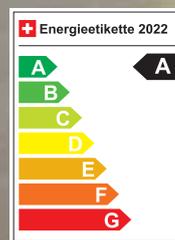
The easy way to organise

LIFE IS MORE PLAYFUL IN A MINI.

BIG LOVE.



MINI ELECTRIC



**DIE MINI ELECTRIC RESOLUTE EDITION.
JETZT BEI UNS ERLEBEN.**

Sepp Fässler (Wil) AG
9500 Wil
faessler-wil.mini.ch

Alpina Group AG
9016 St. Gallen
alpinagroup.ch

Alpina Group AG
7000 Chur
alpinagroup.ch

