

«Tango» und «Walzer»:

Züge aus der Änderungsschneiderei

Seite 28



Der neue AB-Fahrplan:

Durchmesserlinie und Viertelstundentakt

Seite 54

Appenzeller Bahnen

Modernisierung als
Jahrhundertprojekt



Herzlichen Glückwunsch zur Modernisierung!

Mit der Durchmesserlinie, den 16 neuen Fahrzeugen und verschiedenen Bauprojekten gehen die Appenzeller Bahnen mit Zug in eine moderne Zukunft. Herzliche Gratulation dazu! Wir freuen uns auf ein weiteres, partnerschaftliches Miteinander.

thurbo.ch

Das Jahrhundertprojekt



Geschätzte Leserin, geschätzter Leser

Wir wohnen, arbeiten, geniessen unsere Freizeit – doch all das längst nicht immer am selben Ort. Täglich legen wir grosse Distanzen zurück. Der motorisierte Verkehr wächst ständig, die Strassen werden immer voller. Umso wichtiger sind effiziente, direkte Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr.

Ein schnelles, sicheres und bequemes Reisen mit guten Anschlüssen an den Fernverkehr: Das ermöglicht die umfassende Modernisierung der Appenzeller Bahnen.

Diese Modernisierung ist das grösste Projekt seit der Gründung der Appenzeller Bahnen 1886 überhaupt. Es besteht aus mehreren Bauvorhaben. Sie erlauben es, das Appenzellerland bis Teufen und später bis Gais mit einem attraktiven Viertelstundentakt sowie mit Schnellzügen nach Appenzell zu bedienen.

Die Neubaustrecke Ruckhalde mit ihrem Tunnel, die den Appenzeller Bahnen den Viertelstundentakt zwischen Teufen und Trogen ermöglicht, ist zwar das bahntechnisch grösste Teilprojekt der Modernisierung. Doch zu diesem Jahrhundertprojekt gehören auch eine komplett neue Fahrzeugflotte von Stadler Rail und umfassende Anpassungen der Infrastruktur am gesamten Streckennetz bis hin zur Durchmesserlinie durch

St.Gallen. Diese ermöglicht künftig dank des Zusammenschlusses der bisher voneinander unabhängigen Linien Trogen-St.Gallen und Appenzell-St.Gallen ein umsteigefreies Fahren durch das Stadtzentrum. Alles in allem hat die Modernisierung ein Volumen von rund 300 Millionen Franken, an denen sich der Bund und die Kantone Appenzell Auser rhoden, Appenzell Innerrhoden, St.Gallen sowie die Stadt St.Gallen beteiligen.

Gerne widmet der LEADER der Modernisierung der Appenzeller Bahnen die vorliegende Sonderausgabe, die nicht nur die «neuen» Appenzeller Bahnen mit ihren erweiterten Angeboten und Möglichkeiten vorstellt, sondern auch die Menschen dahinter. Denn als Ostschweizer Unternehmermagazin beurteilen wir auch einen gut funktionierenden öffentlichen Verkehr als wichtigen Standortfaktor einer Region – und da spielen die Appenzeller Bahnen definitiv ganz vorne mit.

Wir laden Sie herzlich ein, mit uns die neuen Appenzeller Bahnen zu entdecken und wünschen Ihnen auf diesem Streifzug, der auch zahlreiche Blicke hinter die Kulissen ermöglicht, viel Vergnügen.

Herzlich,

Stephan Ziegler, Dr. phil. I
Chefredaktor



PERFORMANCE ON TRACK®

**Innovative Systemlösungen
für moderne Bahnnetze**

voestalpine Railway Systems ist der weltweit führende Anbieter von Systemlösungen im Bereich Bahninfrastruktur und bietet hochqualitative Produkte, Logistik und Dienstleistungen für Schienen-, Weichen-, Signal- und Überwachungsanwendungen. Die über Stahl hinausgehende vollintegrierte Werkstoffkompetenz und industrielle Wertschöpfungskette ermöglichen es voestalpine, die wechselseitigen Abhängigkeiten der Gleiskomponenten zu verstehen und mit diesem Wissen die Lebenszykluskosten des Systems zu optimieren. Durch intelligente digitale Lösungen schaffen wir die Basis für modernes Fahrwegmanagement im Sinn unseres Markenversprechens: "Performance on Track®".

www.voestalpine.com/railway-systems

voestalpine

ONE STEP AHEAD.



Bereit für die nächsten vierzig Jahre

Direktor Thomas Baumgartner im Interview

Seite 6

- | | | | |
|----|---|----|---|
| 14 | Planmässiger Verlauf ohne Un- oder Zwischenfälle | 43 | Ampel statt Sperrung |
| 17 | Grosse Kunst braucht keine grosse Bühne | 45 | Auf der Höhe der Zeit |
| 20 | Die Modernisierung des Streckennetzes im Bild | 47 | Laptop und Schraubenschlüssel |
| 28 | Aus der Änderungsschneiderei | 49 | Der Quantensprung |
| 31 | «Tango» und «Walzer» auf einen Blick | 51 | Die Modernisierung geht weiter |
| 34 | Tradition dezent in Szene gesetzt | 54 | «Rausgeholt, was möglich war» |
| 40 | Aus der Bediener Sicht | 59 | Gut Ding will Weile haben |
| | | 66 | Die Modernisierung auf einen Blick |



LEADER SPECIAL zur Modernisierung der Appenzeller Bahnen

Impressum

Magazin LEADER, MetroComm AG, Bahnhofstrasse 8, 9001 St.Gallen, Telefon 071 272 80 50, Fax 071 272 80 51, leader@metrocomm.ch, www.leaderonline.ch | Verleger: Natal Schnetzer | Redaktion: Stephan Ziegler (Leitung), sziegler@metrocomm.ch | Texte: Urs Fitze | Fotografie: Marlies Thurnheer, Gian Kaufmann, Axel Kirchhoff, zVg | Geschäftsleitung: Natal Schnetzer, nschnetzer@metrocomm.ch | Anzeigenleitung: Oliver Iten, oiten@metrocomm.ch | Marketingservice/Aboverwaltung: Fabienne Schnetzer, info@metrocomm.ch | Abopreis: Fr. 60.- für 18 Ausgaben | Erscheinung: Der LEADER erscheint 9x jährlich mit Ausgaben Januar/Februar, März, April, Mai, Juni, August, September, Oktober, November/Dezember, zusätzlich 9 Special-Ausgaben | Satz: Beatrice Lang, blang@metrocomm.ch

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

metro
comm

Bereit für die nächsten vierzig Jahre

Mit einem lauten Knall, der ersten Sprengung im Ruckhaldetunnel, ging es richtig los mit der Modernisierung der Appenzeller Bahnen. Direktor Thomas Baumgartner blickt im Interview zurück und voraus.

Thomas Baumgartner, wie beschreiben Sie einem Gast aus der Fremde Ihre Bahn?

Vom Unesco-Welterbe in der Stadt St.Gallen aus lässt sich das Appenzellerland mit seinen Streusiedlungen, der voralpinen Landschaft und herrlichen Ausblicken auf Berge, Landschaft und Bodensee am besten mit den modernen Zügen der Appenzeller Bahnen erkunden...

Jetzt sprechen Sie wie ein Vertreter von Appenzellerland Tourismus.

Sicher. Wer noch nie im Appenzellerland war, wird dessen Sehenswürdigkeiten mit den Appenzeller Bahnen am besten kennenlernen. Da gehen Tourismus und öffentlicher Verkehr Hand in Hand, übrigens auch bei vielen touristischen Angeboten, wo es selbstverständlich Kombiangebote gibt. Wir sind eine Bahn für die touristischen Gäste von nah und fern. Und wir sind eine moderne Bahn des urbanen Nahverkehrs. Dieses Profil ist durch die Modernisierung ganz wesentlich geschärft worden.

.....
 «Wir haben viel mehr in Angriff genommen, als ursprünglich vorgesehen gewesen war.»

Das waren die Appenzeller Bahnen doch schon seit Jahrzehnten.

Das mag stimmen. Aber sie waren auch ein Gemischtwarenladen mit drei verschiedenen Spurweiten, sehr unterschiedlichem Rollmaterial und einem Schienennetz, das am wichtigsten Bahnhof in der Stadt St.Gallen zwei stumpfe Enden hatte. Das hatte auch historische Gründe: Die AB sind ja nach und nach aus der Fusion verschiedener Bahnen im Appenzellerland entstanden. Mit diesem Durcheinander ist es nun weitgehend vorbei.

Wie haben Sie die Modernisierung der Appenzeller Bahnen erlebt?

Wir haben viel mehr in Angriff genommen, als ursprünglich vorgesehen gewesen war. Es begann mit der Idee einer Durchmesserlinie

mit dem Ruckhaldetunnel, der Erneuerung des Bahnhofes in St.Gallen, der Gleisführung am Güterbahnhof und mit der Kreuzungsstelle Lustmühle. Doch schon rasch zeigte sich, dass das nur der Anfang sein konnte. Die Infrastruktur der AB und die Züge waren in die Jahre gekommen, es gab einigen Nachholbedarf, auch im Vergleich mit anderen Bahnen in der Region. Und so haben wir nach und nach eine umfassende Modernisierung daraus gemacht, von der Buchhaltungssoftware über Marktauftritt, Infrastruktur und Energieversorgung bis zu den Perrons und Haltestellenhäuschen, um nur einige zu nennen.

Hatten die Appenzeller Bahnen die Entwicklung denn verschlafen?

So kann man das nicht sagen, auch wenn es zutreffen mag, dass man die Modernisierung vermutlich etwas zu wenig forcierte. Aber das lag auch an den Rahmenbedingungen, namentlich der Finanzierung. Am 9. Februar 2014 wurden mit der klaren Annahme der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur die Weichen neu gestellt. Nun wurde möglich, was zuvor als schwierig galt: die Finanzierung einer umfassenden Modernisierung der AB mit einem Gesamtbudget von 150 Millionen Franken für die Infrastruktur. In der Folge wurde es den AB erst möglich, nochmals dieselbe Summe in den Verkehr, namentlich Züge und Werkstätten, zu investieren. Der Rest, das war letztlich der starke Wille von Geschäftsleitung, Verwaltungsrat und Personal, diese Gelegenheit beim Schopf zu packen und damit die Grundlage für die nächsten vier Jahrzehnte zu legen. Es galt, nicht nur zu wollen, sondern es auch zu tun.

Was waren die grössten Herausforderungen auf diesem Weg in die Moderne?

Die Parallelität der Ereignisse. Als die Steine einmal ins Rollen gekommen waren, galt es, schier unendlich viele Einzelprojekte praktisch zeitgleich zu koordinieren und durchzuziehen. Das war schon eine sehr starke Mannschaftsleitung. Alle, Ingenieure, Planer, Projektleiter, das Bundesamt für Verkehr als

.....
Thomas Baumgartner:

«Die Tradition bleibt, bei aller
Modernisierung, gewahrt.»
.....



«Wir bedanken uns für die gute Zusammenarbeit mit den Appenzeller Bahnen und allen Projektbeteiligten und wünschen der neuen Bahnverbindung zwischen Stadt und Land einen schwungvollen Start!»

Christoph Rüegg, Gesamtprojektleiter Ruckhalde-Tunnel



AMBERG
ENGINEERING

Die Gesamtprojektleitung und die Projektleitung des 700 Meter langen Ruckhalde-Tunnels haben die Appenzeller Bahnen den Spezialisten von Amberg Engineering anvertraut. Dank ihrer langjährigen Erfahrung mit komplexen Grossprojekten und ihrem Know-how in sämtlichen Sparten des Untertagebaus haben sie massgeblich zum erfolgreichen und termingerechten Bau dieser wichtigen Infrastruktur der Neubaustrecke beigetragen.

Amberg Engineering AG - Trockenloostrasse 21 - Postfach - CH-8105 Regensdorf-Watt - www.ambergengineering.ch



Aufsichtsbehörde, die Geschäftsleitung, der Verwaltungsrat, jene, die auf den vielen Baustellen zu tun hatten, und natürlich unser Personal zogen an einem Strick.

Gab es Pleiten, Pech oder Pannen?

Eigentlich nicht. Wenn man so will, kann man den Güterbahnhof ansprechen, wo wir das ursprüngliche Projekt verwarfen und nun mit einer Verzögerung von knapp drei Jahren eine wesentlich bessere Lösung haben werden. Aus der Panne ist etwas Besseres geworden.

Die Modernisierung ist auch für das Personal eine grosse Herausforderung. Wie meistern Ihre Leute das jahrelange Arbeiten im Umbruch?

Extrem gut, das war ein ganz wesentlicher Faktor, dass alles so gut geklappt hat. Es war auch beeindruckend, ihre wachsende Freude und das grosse Engagement zu sehen.

Aus Sicht der Passagiere sind die Appenzeller Bahnen kaum wiederzuerkennen: modernstes Rollmaterial, eine neue Durchmesserlinie, ein neuer Tunnel, neue Kreuzungs- und Haltestellen, ein verdichteter Fahrplan. Ein Quantensprung! Aber wo bleibt die Tradition? Verlieren die AB nicht

ein Stück ihrer Identität?

Die Tradition bleibt, bei aller Modernisierung, gewahrt. Sie zeigt sich etwa auch in der Innenausstattung der Tango- und Walzer-Züge oder dem Alpaufzug-Bild im Ruckhaldetunnel. Und sie zeigt sich in den touristischen Kombi-Angeboten. Die Appenzeller Bahnen sind ähnlich beliebt wie etwa die Rhätische Bahn oder die Matterhorn-Gotthard-Bahn, das sind eigentliche Marken. Da verbietet es sich, allzu stark daran herumzufeilen. Doch die Modernisierung wird unsere Marke stärken, zumal wir unsere Tradition ja keineswegs verleugnen, sondern uns dazu bekennen, auch mit der Farbgebung. Und wenn ältere Menschen sich freuen, nicht mehr in den Zug klettern zu müssen, sondern bequem und ohne Treppe zusteigen können, dann holen wir diese gar zurück. Ich weiss von manchen, die unsere Züge mieden, gerade wegen der unüberwindbaren Stufen.

Die Appenzeller Bahnen haben 2017 über fünf Millionen Personen befördert. Mit welcher Steigerung rechnen Sie in den kommenden Jahren?

Schwierig zu sagen. Wir bewegen uns aktuell im Rahmen der Verkehrsprognosen, wie sie 2004 gemacht wurden. Es ist nach

aller Erfahrung bei anderen Bahnen von einer Steigerung auszugehen. Aber es wird ein bis zwei Jahre dauern, bis die Veränderungen bei den Passagieren angekommen sind. Neue Züge und neue Fahrplanangebote brauchen Zeit, bis sie am Markt angelangt sind.

Für jeden Franken, den Sie von Ihren Passagieren einnehmen, erhalten Sie von der öffentlichen Hand 1.45 Franken an Abgeltungen. Dazu kommen Abgeltungen für die Infrastruktur, die nochmals einen Franken ausmachen. Wie sieht die künftige Entwicklung aus?

Ich rechne kurzfristig mit einer leichten Steigerung. Das neue Rollmaterial ist teuer und muss abgeschrieben werden. Auch die Wartungsintensität ändert sich, denken Sie nur an die ganze Elektronik oder die besonders heikel zu wartenden Toiletten. Ich möchte eines betonen: Die Abgeltungen verfolgen den Zweck, auch abgelegener Siedlungen mit dem öffentlichen Verkehr und einem nutzgerechten Fahrplan zu erschliessen. Dieser Service public hat seinen Preis. Aber die Bahn gehört wie die Schule, das Lebensmittelgeschäft oder die Post zu einem lebendigen Dorf und ist unverzichtbarer Teil für eine volkswirtschaftliche Entwicklung.

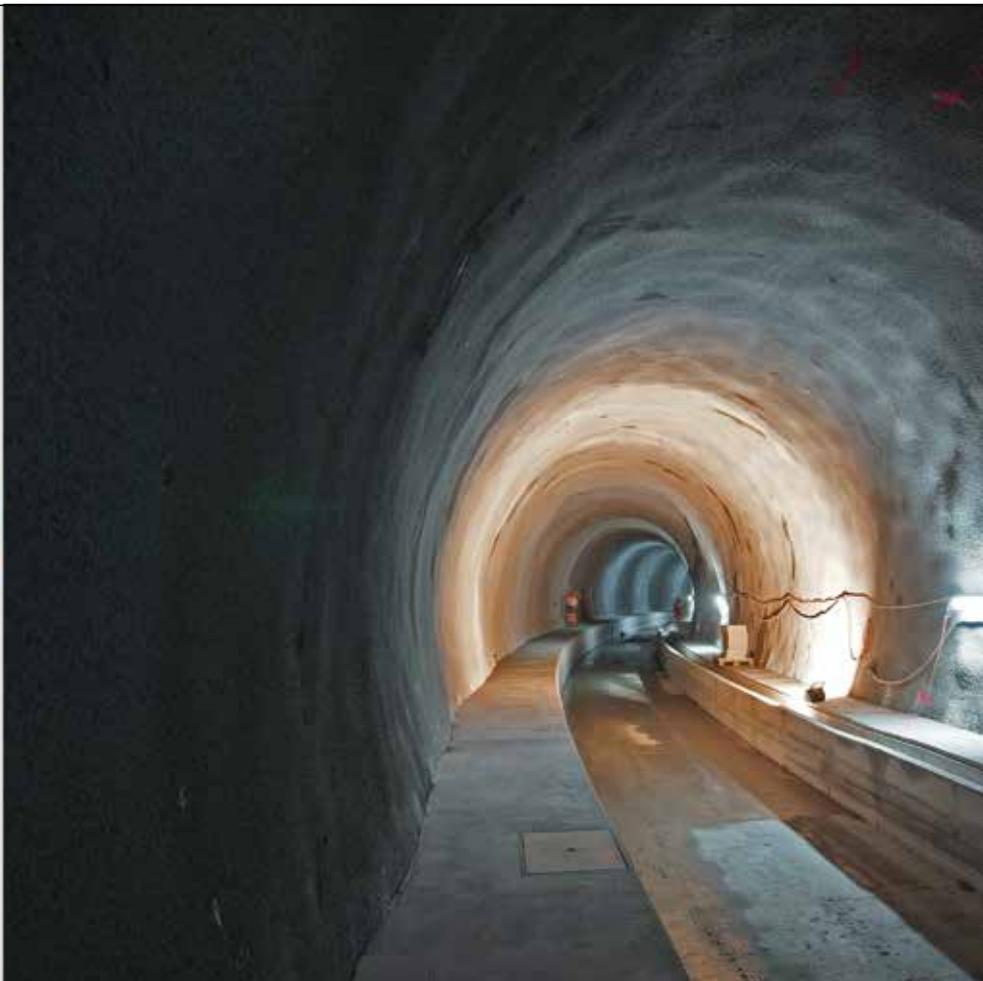
Projekt - und Bauleitung



Schällibaum
Ingenieure und Architekten



dsp
INGENIEURE & PLANER AG



**Besten Dank der Bauherrschaft
für die geschätzten Aufträge.**

LENTEC
Netzbau & Elektrotechnik

Besuchen Sie uns im Internet: www.lentec.ch



- » NETZBAU
- » TELEKOMMUNIKATION
- » ELEKTROINSTALLATION
- » GEBÄUDEAUTOMATION

Hauptsitz St. Gallen
LENTEC GmbH
Schachenstrasse 5
9016 St. Gallen
+41 71 222 03 02

Niederlassung Teufen
LENTEC GmbH
Untere Schwendi 666
9053 Teufen
+41 71 222 03 02

Niederlassung Neukirch-Egnach
LENTEC GmbH
Schäfliplatz 2
9315 Neukirch-Egnach
+41 71 470 04 44

Die Appenzeller Bahnen werden im Nahverkehr der Stadt St.Gallen mit dem Viertelstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten zum wichtigen Zubringer für Pendler. Rechnen Sie mit einem baldigen weiteren Ausbau?

Das wird sicher nicht so schnell gehen. Ich rechne mit einem Ausbau in Etappen. Das hängt aber sowohl vom Passagieraufkommen als auch vom politischen Willen ab, diesen Ausbau zu finanzieren.

Wie lautet Ihr persönliches Fazit der Modernisierung?

Ich bin froh, dass es gelungen ist, die AB so umfassend zu modernisieren. Damit haben wir ein tolles Angebot für unsere Kundinnen und Kunden geschaffen. Und wir alle sind stolz, dass wir dieses komplexe Vorhaben in so kurzer Zeit und in dieser hohen Qualität

und im Rahmen der Budgetvorgaben gemeistert haben.

Und von welchem Erlebnis werden Sie Ihren Enkeln erzählen?

Das war nach einer musikalischen Einstimmung mit Hackbrett und Geige die erste Sprengung am Nordportal des Ruckhalde-tunnels – ein lauter Knall, der nach den langen Monaten des Planens, unzähliger Sitzungen und steigender Nervosität uns allen klar machte: Jetzt geht es wirklich los!

«Es wird ein bis zwei Jahre dauern, bis die Veränderungen bei den Passagieren angekommen sind.»

Betriebsökonom Thomas Baumgartner (*1968) ist seit Juni 2012 Direktor der Appenzeller Bahnen. Zuvor hatte er in verschiedenen Funktionen bei Verkehrsbetrieben und bei der öffentlichen Hand gearbeitet, zuletzt als Mitglied der Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn.



Quelle: vAIRmessung.ch

Ein Blick hinter die Kulissen

63 Masten, 46 Tunneltragwerke, 4,2 Kilometer elektrische Fahrleitung, 10 Fahrleitungsmonteure – was hinter den Kulissen geschah, damit die Durchmesserlinie am 7. Oktober 2018 den Bahnbetrieb wieder aufnehmen kann.

Schon der Beschrieb des Projekts Durchmesserlinie zeigte den Spezialisten bei Kummler+Matter: Das grösste und wichtigste Infrastrukturprojekt der Appenzeller Bahnen ist in mehrfacher Hinsicht ein ganz besonderes Bauvorhaben. Das Projekt muss in teilweise engen, innerstädtischen Verhältnissen realisiert werden. Besondere Rücksicht auf die Anwohner ist gefordert. Zudem

muss die bestehende Infrastruktur mit neuen, sanierten Streckenabschnitten oder Haltestellen behutsam verknüpft werden – eine wichtige Anforderung an die Planung. Eine knifflige Herausforderung für den Bau der Bahninfrastruktur ist der neue, 700 Meter lange Ruckhaldetunnel mit einer Steigung von 80 Promille (8 Prozent) – das entspricht der Steigung der Brünigpassstrasse!

**Stephan Güpfert – Geschäftsfeldleiter
Fahrleitung Projekte, Kummler+Matter:**

«Mit diesem Projekt können wir unsere Kompetenz von der Entwicklung und Planung über die Materiallieferung bis hin zur Montage zeigen.»

**Heinrich Kobler – Leiter Fahrleitung,
Appenzeller Bahnen:**

«Kummler+Matter hat den Appenzeller Bahnen mit dem Bau der Fahrleitung einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung des Projekts Durchmesserlinie geleistet.»



An die Arbeit!

Die Projektleiter und Bauleiter von Kummler+Matter – Spezialgebiet elektrische Fahrleitungen und Infrastruktur – machten sich an die Arbeit. Gefragt waren neben der Planung und Projektierung der Fahrleitungsanlage die Demontage der bestehenden Fahrleitungsanlage vom Güterbahnhof bis zur Haltestelle Riethüsli sowie der Rückbau der Fahrleitungen von Liebegg und Lustmühle, das Setzen der neuen Masten für die Aufhängung der Tragwerke und die Montage von Tunneltragwerken für die neue Fahrleitungsinfrastruktur des Ruckhaldetunnels. Daneben wurde Kummler+Matter beauftragt, das Systemmaterial für die Fahrleitungen zu liefern. Eine

weitere Aufgabe war die Bauführung für die vier Teilprojekte St. Gallen, Ruckhalde, Liebegg und Lustmühle.

Es geht los!

Nach der Planungsphase gingen die Arbeiten los. Die Appenzeller Bahnen richteten eine Totalsperre vom 3. April bis Anfang Oktober 2018 ein. Die Kummler+Matter-Teams demontierten zunächst 70 Masten auf der Strecke St. Gallen–Teufen. Nach dem Erstellen der Fundamente durch die Tiefbauer konnte die Arbeit der Fahrleitungsprofis beginnen: die Montage von 63 neuen Masten mit Tragwerken, das Ziehen der Kettenwerke, bestehend aus Tragseil und Fahdraht, das Ziehen der Rück- und der Speiseleiter, das Anbringen der Erdung und sowie die Reglage der Fahrleitung.

Im Tunnel unterwegs

Allein auf der steilen, einspurigen Tunnelstrecke des Ruckhaldetunnels waren 46 Tunneltragwerke zu montieren. Diese Installationsarbeit an der Tunneldecke erfordert äusserste Präzision. Die Fahrleitung muss jederzeit und unabhängig von Temperatur oder Feuchtigkeit gleich gespannt sein und darf nicht durchhängen – eine Kunst für sich! Es erfordert nicht nur eine präzise Berechnung der beweglichen Ausgleichgewichte, sondern auch Fingerspitzengefühl und viel Erfahrung bei der Montage der Fahrleitungsanlage. Hinzu kommt die nötige Maschinenpower von Schienentraktoren, die auch auf steilen Strecken einsetzbar sind.

Kummler+Matter konnte für die Arbeiten im und rund um den Tunnel auf eigene Fahrzeuge sowie auf Fahrleitungsfahrzeuge bewährter Partnerfirmen zurückgreifen, die für solche Einsätze zugelassen sind.

Sicherheit im Tunnel

Für die Selbstrettungsmassnahmen im Ruckhaldetunnel projektierte und installierte Kummler+Matter zukunftsweisende Technologien. Darunter fallen LED-beleuchtete Handläufe für die gesamte Tunnellänge, nachleuchtende Fluchtwegschilder, ein modernes VoIP-Tunnel-Notrufsystem, LED-Leuchten für die Unterhaltsbeleuchtung und Steckdosenverteiler für den Unterhaltsdienst.

Ein paar Fakten und Zahlen

Von den rund 8 Kilometern Totalstrecke wurden etwa 5 Kilometer von Kummler+Matter mit neuen Fahrleitungen ausgestattet. Insgesamt verbaute Kummler+Matter 4,2 Kilometer Kettenwerke (bestehend aus Tragseil und Fahrleitung), 2,9 Kilometer Speiseleitung (Transportleitung für die Einspeisung von Strom) und 2,8 Kilometer Rückleitung. 70 Masten wurden demontiert, 63 neue Masten gestellt und 46 Tunneltragwerke im Ruckhaldetunnel installiert. Bis zu 10 Monteure von Kummler+Matter waren in unterschiedlichen Schichten Tag und Nacht für das grosse Bauvorhaben der Appenzeller Bahnen im Einsatz.



Kummler+Matter

Kummler+Matter AG

Hohlstrasse 188
8004 Zürich
T +41 44 247 47 47
www.kuma.ch

Elektrifizierung der Bahnstrecken mit ARCAS

Kummler+Matter entwickelt und produziert mit dem ARCAS-Fahrleitungsportfolio zukunftsweisende Produkte, Systeme und Lösungen zur Elektrifizierung von Bahnlinien. Das äusserst robuste und qualitativ hochwertige Material ist seit Jahrzehnten in der Schweiz bei vielen Bahnen im Einsatz. Am Kummler+Matter Hauptsitz in Zürich arbeiten die Entwickler täglich an der Weiterentwicklung von ARCAS. Die kürzlich erfolgte Überarbeitung des ARCAS-Bahnsortiments führt zu einer einfacheren Handhabung und Logistik. Die Systemunterlagen richten sich an alle im Prozess beteiligten Personen wie Monteure, Bauführer, Bauleiter, Planer und Lagerlogistiker. Neu ist auch, dass für externe Planer CAD-Zeichenblöcke, beispielsweise für Ausleger, zur Verfügung stehen.



Planmässiger Verlauf ohne Un- oder Zwischenfälle

Der Ruckhaldetunnel ist das Herzstück der Modernisierung der Appenzeller Bahnen. Chefbauleiter Thomas Looser ist mit dem Bauablauf sehr zufrieden.

Diese Stadt ist auf Wasser gebaut. Grundwasser. Auf der Baustelle des Teilprojekts 3.4 der Appenzeller Bahnen, zu welchem auch der neue Ruckhaldetunnel St.Gallen gehört, musste zuerst ein Grundwassersee abgepumpt werden, bevor mit dem Vortrieb begonnen werden konnte. Bei der Vonwilbrücke, wo es galt, das Gleis auf einer Strecke von 60 Metern zwecks Ausgleichs des Gefälles abzusenken, sorgt eine Betonwanne für Stabilität im weichen Untergrund. Diese enthält, nach einer schmalen Deckschicht, Torf und liegt im Grundwasser, bevor sich festerer Untergrund zeigt. Zwei Wassereintrüche während des Ausbruches des Tunnelprofils im Ruckhaldetunnel sorgten für einige Aufregung, wie sich Chefbauleiter Thomas Looser erinnert.

Während nordseitig im festen Fels gesprengt werden konnte, mussten sich die Mineure auf der Südseite und später auch von Norden her mit einem Spezialbagger mit minimalem Wendekreis durch Lockergestein arbeiten. Zuerst wurden in dichter Abfolge, der künftigen Tunnelwand folgend, Stahlrohre in den Berg getrieben. Durch sie wurde eine Zementsuspension in den Untergrund gepresst. Diese sorgte für die nötige Verfestigung und Stabilität, damit der Bagger weitergraben konnte. Mehr als ein Meter Vortrieb pro Tag war nicht möglich. Nach dem Abtransport des Aushubs wurden radial mächtige Stahlträger eingebaut und mit Spritzbeton ausgekleidet. So erhielt der Tunnel nach und nach seine endgültige Form.

Sand wie am Strand

Immer wieder fanden sich im Lockergestein kleinere oder grössere Linsen aus feinstem Sand, wie er jedem Strand zur Ehre gereichen würde. Manchmal gab es auch nur Sand zu durchqueren. Und weil sich trotz des abgepumpten Grundwassersees noch immer kleinere und grössere Wasserquellen im Gestein fanden, kam es mehrmals zu Wassereintrüchen, nicht in einem grossen Schwall,

sondern eher wie aus einer Quelle sprudelnd, an sich kein grosses Problem für die Mineure. Doch wenn das Wasser auf Sand trifft, wird es heikel; ein ähnliches Drama droht wie beim Zusammenbruch einer Sandburg, wenn die Flut kommt. Im Ruckhaldetunnel hatten die Mineure diese Einbrüche stets im Griff, sodass sowohl deren Arbeitssicherheit als auch die Sicherheit der Infrastruktur stets gewährleistet waren. Mit Injektionen einer harzähnlichen Substanz und zahlreichen Lanzen, die spiralförmig in die Molasse getrieben wurden, wurde das Tunnelprofil in diesen Fällen stabilisiert.

Immer wieder fanden sich im Lockergestein kleinere oder grössere Linsen aus feinstem Sand.

Wäre das Wasser gekommen, wenn man sich gerade durch eine Sandbank von der Grösse des ganzen Tunnels gearbeitet hätte – und davon gab es einige –, so hätte sich ein wässriger, nur schwer zu stoppender Brei ins Tunnelinnere ergossen. Es wäre dann zu einigen Verzögerungen gekommen. Doch von derlei Unbill blieb man während der ganzen Bauphase verschont. «Es ist bisher alles planmässig verlaufen», freut sich Thomas Looser, und er hegt keine Zweifel, dass der reguläre Bahnbetrieb pünktlich aufgenommen wird. Der Bauingenieur wird noch bis Mitte nächsten Jahres mit dem Schlussbericht beschäftigt sein, fünf Jahre, nachdem er in der Projektierungsphase zum Team gestossen war. «Ich bin sehr zufrieden, wie gut es gelaufen ist. Die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten war hervorragend, wir zogen an einem Strick. Und, für mich das Wichtigste: Wir blieben von Unfällen verschont.»

.....
Thomas Looser:

Wenn Wasser auf Sand trifft, droht ein ähnliches Drama wie beim Zusammenbruch einer Sandburg, wenn die Flut kommt.
.....





Grosse Kunst braucht keine grosse Bühne

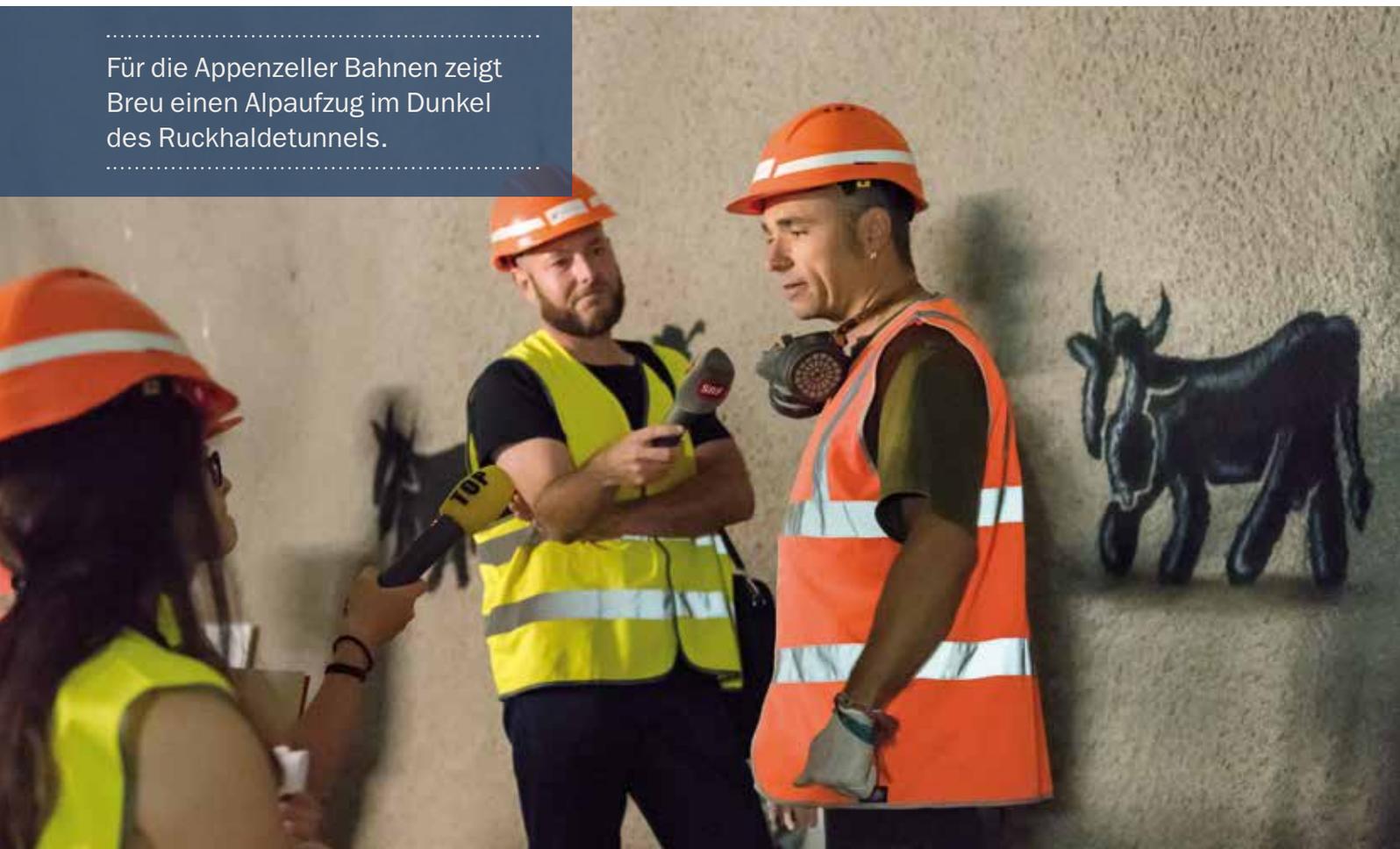
Pirmin Breu war Graffitikünstler der ersten Stunde. Er begann als künstlerischer Rebell, der Schönheit verpflichtet, und hat mit «Meine Menschen» ein künstlerisches Markenzeichen entwickelt. Für die Appenzeller Bahnen bringt er eines seiner wichtigen Motive, den Alpaufzug, als moderne Höhlenmalerei in den Ruckhaldetunnel.

Mit dreizehn Jahren sprayte Pirmin Breu sein erstes Objekt, ein goldenes Einhorn, aus einer Spraydose, die er seinem Vater stibitzt hatte. Da packte es ihn, das Sprayen, und es liess ihn nicht mehr los. In seiner Jugend war er nachts unterwegs, auf der Suche nach der Schönheit in der Darstellung wählte er, ohne zu fragen, seine Wände aus, Geschäftshäuser, Unterführungen, und versuchte sich mit ersten Werken, die, als er erwischt worden

war, überraschend viel Zuspruch fanden. Einige haben sich bis heute erhalten, nicht zuletzt, weil Breu schon damals auf gute Farben gesetzt hatte, andere musste er, auf eigene Kosten nach den Wünschen der Besitzer neu sprayen, in einem Falle ein Stromhäuschen. Das habe 500 Franken an Material verschlungen, für ihn, den Schriftenmalerer-Lehrling mit 150 Franken Monatslohn, eine stattliche Stange Geld.

Ein Vierteljahrhundert später braucht sich Pirmin Breu nicht mehr zu verstecken. Vielleicht wäre er damals Schriftenmaler geblieben, doch er, der noch klassisch mit Vergolden und Pinsel gearbeitet hatte, war schon nach seiner Lehre ein Auslaufmodell, binnen weniger Jahre war ein ganzer Berufsstand an den Computermonitor gedrängt worden. Und so blieb Breu seiner Kunst treu, ging in die Vereinigten Staaten, verdiente sich einige

Für die Appenzeller Bahnen zeigt Breu einen Alpaufzug im Dunkel des Ruckhaldetunnels.





Schaltanlagen AG

Wir danken der Bauherrschaft für den geschätzten Auftrag.

ESGB Schaltanlagen AG • Hölzlistrasse 1 • CH-9100 Herisau
Tel. +41 (0)71 350 07 14 • E-Mail: info@esgb.ch • www.esgb.ch



F S G E O T E C H N I K
BERATENDE INGENIEURE ETH/SIA

Baugrund | Geotechnik | (Hydro)Geologie | Naturgefahren

Föhrenstrasse 6a
CH - 9000 St. Gallen
www.fsgeotechnik.ch

T 071 274 52 00
F 071 274 52 09
mail@fsgeotechnik.ch

Wir durften in verschiedenen Teilprojekten Baugrunduntersuchungen durchführen und bei geotechnischen Fragen beratend zum Projekterfolg beitragen.

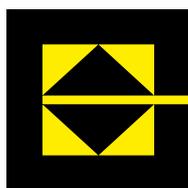
Für das uns entgegengebrachte Vertrauen bedanken wir uns bei der Appenzeller Bahnen AG herzlich!



Ihr Spezialist für den **Hochbau**.



Ihr Spezialist für den **Tiefbau**.



Hagmann AG
Bauunternehmung

Zuzwil · Gossau · Herisau · St.Gallen

Tel. +41 71 945 70 70
info@hagmann-ag.ch
www.hagmann-ag.ch

mfw architekten
APPENZEL | URNÄSCH | TROGEN

ARCHITEKTUR
IN VOLLENDUNG.

TELEFON 071 787 39 66
INFO@MFW-ARCHITEKTEN.CH | WWW.MFW-ARCHITEKTEN.CH





Pirmin Breu übernimmt die klassische Abfolge der Alpaufzüge, wie sie in der naiven Bauernmalerei vorgegeben ist.

künstlerische Lorbeeren, liess sich von grossen Künstlern wie Jean-Michel Basquiat oder Keith Haring inspirieren, machte erste Installationen und Ausstellungen, kehrte zurück in die Schweiz und schuf sich mit «Meine Menschen» ein künstlerisches Markenzeichen. Neben seiner freien künstlerischen Arbeit hat Breu auch stets Auftragskunst gemacht, mit thematischen Vorgaben, aber in künstlerischer Freiheit.

Back to the Roots

Seit über einem Jahrzehnt beschäftigt sich Breu, der vielgereiste Sohn eines Appenzellers, mit seinen eigenen Wurzeln, und so kam er auf den Alpaufzug. Erste Arbeiten entstanden, in einigen Werken nahm er den Begriff wörtlich, die Alp auf dem Zug, und projizierte auf grosser Leinwand seine schönen Sennen, Kühe, Geissen und Sennenhunde in die Umrisszeichnungen von Zügen der Appenzeller Bahnen. Er sieht es als Spiegelbild seiner selbst, der Reisende und der Suchende, und auch als Spiegelbild der Gesellschaft, die sich in allgemeiner Hektik verliert und darob die Verbindung zu sich selbst, zu den Wurzeln zu verlieren droht.

Seit über einem Jahrzehnt beschäftigt sich Breu, der vielgereiste Sohn eines Appenzellers, mit seinen eigenen Wurzeln.

Pirmin Breus Figuren sind archetypisch, sie sind geerdet und sympathisch, und sie haben Vorbilder, die weit in die Menschheitsgeschichte zurückreichen, jahrtausendealte Felsmalereien, die Mensch und Tier in ähnlicher Komposition und Reduktion zeigen – in den bewegten und sich bewegenden Figuren eines Keith Haring, in den Ballonfiguren,

wie sie Kinder an jedem Jahrmarkt erfreuen und wie sie ein Jeff Koons in die Welt der Kunstgalerien überführt hat, und in der sehr ernsthaften und zugleich so verspielt wirkenden Kunst eines Roman Signer, den die Bewegung ähnlich fasziniert wie Pirmin Breu. Signer sei eine grosse Inspiration und ein Vorbild, weil er sich immer treu geblieben ist, lange gerade in seiner Heimat missverstanden, ja geradezu verlacht wurde und erst seinen späteren Jahren die Anerkennung als einer der grossen Künstler seiner Zeit gefunden habe. Er wolle sich auch treu bleiben, auf seinem Weg, seine Menschendarstellungen auf den Punkt zu bringen, durch das Weglassen auf das Wesentliche zu reduzieren. Eben hat Breu angefangen, die menschliche Silhouette als Schablone zu verwenden, er folgt mit der Spraydose ihren Konturen, es entstehen Profile an der Wand, die beides sind: Schablone und sehr individuelles Porträt. Ein schönes Bild.

Höhlenmalerei im Ruckhaldetunnel

Für die Appenzeller Bahnen zeigt Pirmin Breu einen Alpaufzug im Dunkel der aufwärts führenden rechten Wand des Ruckhaldetunnels. Bergauf fahren die Züge mit 60 Stundenkilometern vorbei, bergab sind es nur 40 km/h. Nur das aus dem Zug dringende Licht der Innenbeleuchtung wird, wie in grauer Vorzeit der Schein der Fackeln auf die Felsbilder, ein wenig Licht auf Breus Figuren werfen. Er hat lange, in einem anderen Tunnel der Appenzeller Bahnen, mit den Abständen experimentiert, die ganz in Schwarz gehaltenen Sennen, Sennbuben, Geissen und Kühe in verschiedenen Körperhaltungen sollen individuell erkennbar sein, vorbeihuschend, aber fassbar; zugleich übernimmt Breu die klassische Abfolge der Alpaufzüge, wie sie in der naiven Bauernmalerei vorgegeben ist. Die Rollen sind verteilt, das grosse Ganze geht vor, als dessen Teil das Individuum sich versteht, ohne sich darin zu verlieren. Mit einem Hauch Weiss, in farblicher Umkehrung des Schattens, wird diese Individualität unterstrichen.

Sie werden in ihrer schlichten, minimalistischen Schönheit nicht auffallen auf der Fahrt durch den Tunnel, manche werden sie gar nicht bemerken, andere vielleicht erst mit der Zeit, und nach und nach, so hofft Pirmin Breu, werden sie den Betrachterinnen und Betrachtern näherkommen, sie innehalten lassen, zum Nachdenken bringen, auf dem Weg zur Arbeit, zum Tagesausflug oder in die Ferien. Die grosse Kunst braucht keine grosse Bühne.

Die Modernisierung des Streckennetzes im Bild

Mit der Modernisierung der Appenzeller Bahnen ist das ganze Streckennetz auf Vordermann gebracht worden. Wie an einer Perlschnur gereiht sind diese Neuerungen. Ein Überblick.

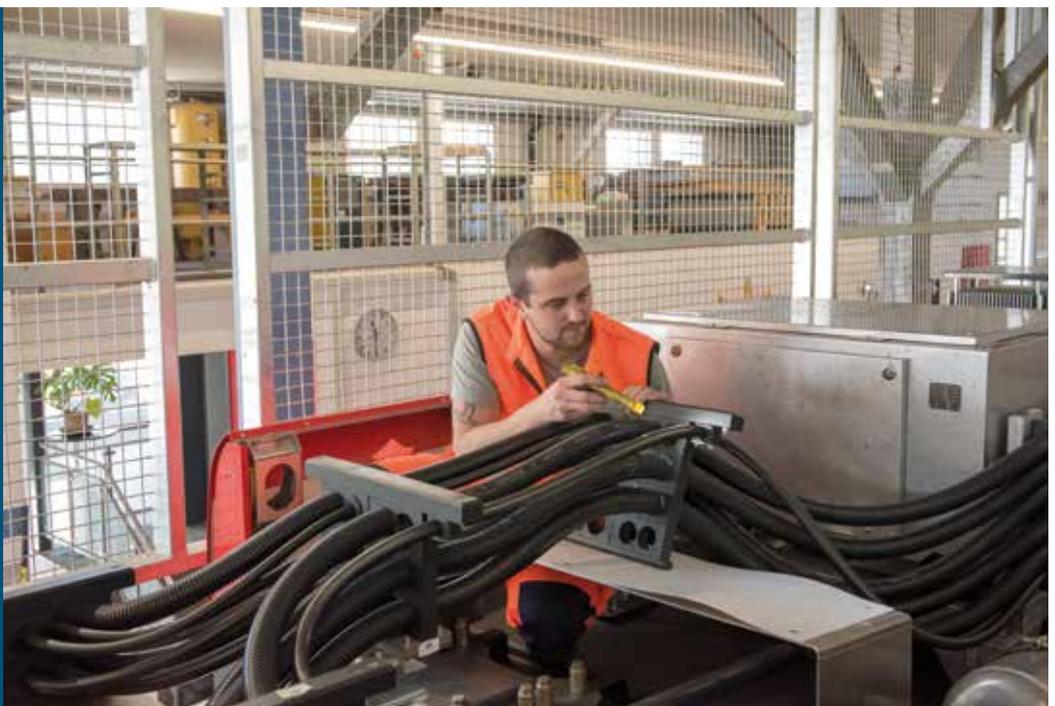
1a

In der Werkstatt Speicher werden die elf neuen Tango-Züge gewartet. Diese sind 14 Meter länger und einiges schwerer als die Vorgänger-Züge. Deshalb mussten die Arbeitsgruben entsprechend angepasst werden.



1b

Beim mehrphasigen Umbau der Werkstatt Speicher wurde auch die Arbeitssicherheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbessert. In Speicher werden die Züge gewartet und kleinere Reparaturen durchgeführt.



2



Die Haltestelle Schützengarten in Speicher musste an die Länge der neuen Züge angepasst werden. Sie wurde 2014 umgebaut und verlängert.

3

Beim Bahnhof St. Gallen der Appenzeller Bahnen wurden zwei neue Aussenperrons erstellt. Die komplett neue, zweispurige Gleisanlage wird über den neugestalteten Bahnhofplatz fortgeführt.



4

Durch die Streckenverlegung auf die Nordseite des Güterschuppens und dem Bau einer Halte- und Kreuzungsstelle wird zukünftiges Entwicklungsgebiet im Westen der Innenstadt St. Gallen erschlossen, was die Standortattraktivität erhöht. Geplante Inbetriebnahme Ende 2021.



5

Am Süportal des 700 Meter langen Ruckhaldetunnels bietet die neue Haltestelle Riethüsli einen sicheren, ebenerdigen Einstieg.



Die bestehende Kreuzungsstelle Liebegg wurde im Rahmen der Modernisierung der Strecke Trogen–St.Gallen–Appenzell erneuert. Der Abstand von der Strasse zur Schiene wurde den gesetzlichen Vorgaben angepasst, sodass keine Überschreitungen der Lichtraumprofile von Strasse und Bahn bestehen bleiben.



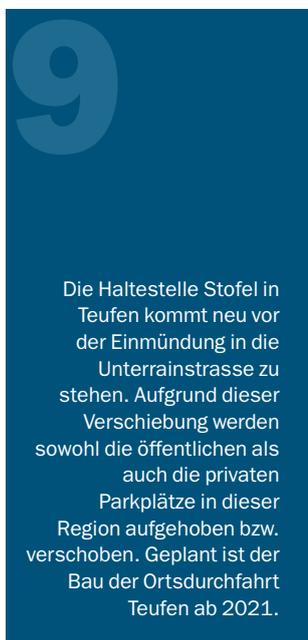
7

Die Einführung des Viertelstundtakts erfordert mehr Kreuzungsstellen. Die Verlängerung der Kreuzungsstelle Lustmühle trägt zur Stabilität des Fahrplans bei. Die Haltestelle wurde behindertengerecht umgebaut.

8



Die Haltestelle Sternen in Teufen wurde behindertengerecht umgebaut, sodass der Zugang vom Perron zu den neuen Zügen hindernisfrei möglich ist. Es entsteht ein neues Wartehäuschen, wobei das bestehende zu einem Velounterstand umfunktioniert wird.



Die Haltestelle Stofel in Teufen kommt neu vor der Einmündung in die Unterrainstrasse zu stehen. Aufgrund dieser Verschiebung werden sowohl die öffentlichen als auch die privaten Parkplätze in dieser Region aufgehoben bzw. verschoben. Geplant ist der Bau der Ortsdurchfahrt Teufen ab 2021.



10

Die heutige Bahnhofskreuzung Teufen wird zu einem Kreisell und damit zu einer sicheren Verkehrsanlage umgebaut. Ebenfalls werden für die Fussgänger auf allen Verbindungen ein Trottoir erstellt und auf dem heutigen Bahnhofplatz der neue Busbahnhof realisiert.

11

Im Servicezentrum Appenzell, dessen Inbetriebnahme für 2022 geplant ist, sollen künftig die grossen Instandsetzungs- und Revisionsarbeiten der beiden neuen Züge Tango und Walzer durchgeführt werden. Die Werkstätten in Gais und Herisau werden aufgehoben.



12

Auf mehreren Abschnitten der Strecke Gossau–Appenzell–Wasser-auen wurden Gleise erneuert und Bahnübergänge saniert. Ebenfalls sind auf dieser Linie neue Fahrzeuge – die Walzer – im Einsatz.



Anzeige



elektrokundert.ch

Elektro Kundert AG

Teufenerstr. 138
9012 St. Gallen

Tel. 071 260 25 25
info@elektro-kundert.ch

Dank der CSD INGENIEURE AG hat auch die Umwelt etwas zu «sagen»

Von der Abfall- und Altlastenentsorgung über die Lärmverminderung bis zur Renaturierung: Die CSD INGENIEURE AG ist beim Grossprojekt der Appenzeller Bahnen für die Umweltbaubegleitung zuständig.

«Beim Bau der neuen Durchmesserlinie St.Gallen – Appenzell sind nicht nur technische Aspekte, sondern auch zahlreiche Umweltauflagen zu erfüllen», informiert Martina Schmucki, Projektleiterin Umweltbaubegleitung der CSD INGENIEURE AG Ostschweiz für die neue Durchmesserlinie St.Gallen – Appenzell – Trogen. Sie ist bei diesem Grossprojekt dafür verantwortlich, dass die Umweltvorgaben richtig umgesetzt werden. «Wir kontrollieren während der Ausführung zum Beispiel regelmässig die Qualität des Baustellenabwassers sowie die Einhaltung der Einschränkungen der Arbeitszeiten bezüglich Lärm, oder achten darauf, dass Abfälle richtig entsorgt werden.» (s. Bild «Abwasserbehandlungsanlage»). Besonders wichtig ist uns der enge Austausch mit Bauleitung und Unternehmer. Eine gute Zusammenarbeit mit entsprechender Sensibilisierung aller Beteiligten erleichtert unsere Arbeit sehr, sodass wir nicht als Kontrolleure, sondern als Berater und Partner in Sachen Umwelt wahrgenommen werden.»



Abwasserbehandlungsanlage.

Foto: CSD INGENIEURE

Es gibt allerdings nicht nur technische Massnahmen, die die Umwelt schützen und für die Natur einen Mehrwert bedeuten: so wurde der Feldwaldbach, der an der Strecke liegt, renaturiert und Altlasten wie z. B. alte Teerbelagsstücke in der Böschung entfernt. Ökologisch hochwertige Hecken an der Ruckhalde wurden

abgegrenzt und geschützt. Nur ein kleiner Teil wurde gerodet und wird nach Bauabschluss wieder bepflanzt werden. Ebenfalls wurden beim Teilprojekt Verlängerung Kreuzungsstelle Lustmühle für Reptilien wie z. B. Eidechsen Steinhaufen und Holzhaufen erstellt. (s. Bild «Reptilienstrukturen am Bach»).



Reptilienstrukturen am Bach.

Foto: CSD INGENIEURE

Das Mandat der Umweltbaubegleitung für das Grossprojekt Durchmesserlinie St.Gallen – Appenzell – Trogen ist eines von mehreren Mandaten, welches die CSD für die Appenzeller Bahnen ausführen darf.

Seit mehr als 30 Jahren ist die CSD INGENIEURE AG in der Ostschweiz präsent, unterdessen mit Büros in St.Gallen und Frauenfeld. Die Schwerpunkte der heute mehr als 20 Mitarbeitenden unter der Leitung von Jens Bohne umfassen nebst der Bearbeitung sämtlicher Umweltthemen auch die Bereiche Geologie, Hydrogeologie und Geotechnik, Altlasten, Bauschadstoffe und Wasserbau. Die CSD Gruppe ist in der ganzen Schweiz und in vier europäischen Ländern mit über 700 Mitarbeitenden im Bau- und Umweltingenieurwesen aktiv.

www.csd.ch

Gleis-Neutrassierung AB Ruckhalde

GLEISAG

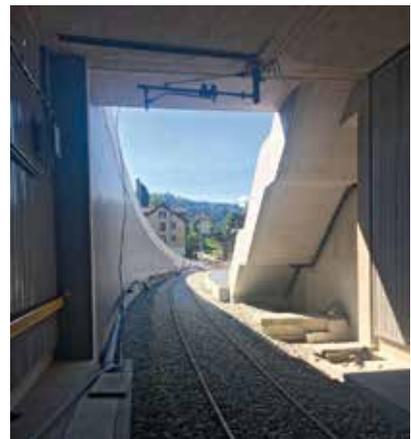
Gleis- und Tiefbau AG

Vom Zahnstangengleis 1889 ... zum Adhäsionsgleis 2018

Am Anfang dieses Schlüsselprojekts stand der politische Auftrag an die Appenzeller Bahnen mit der Einführung des 15-Minuten-Taktes zu Spitzenzeiten. Für die Umsetzung dieses Auftrags war die Eliminierung der «Bergstrecke» Ruckhalde mit Zahnstangengleis und dem Ersatz durch ein reines Adhäsionsgleis mit dem Bau des Ruckhaldentunnels unumgänglich.



Bestehendes Zahnstangengleis mit 110% Neigung.
Bild: Legendäre Ruckhalden-Kurve mit 30m Radius.



Neues Adhäsionsgleis (ohne Zahnstange/reine Haftreibung) mit max. 80% Neigung durch den neuen Ruckhalden-Tunnel.

Unser Bahntechnik-Auftrag

Abbruch

- 1'000m Zahnstangengleis
- 9'000m Steuer- und Datenkabel

Neubau

- 600m Adhäsionsgleis
- 600m Kabelkanal
- 29'000m Steuer- und Datenkabel

Impressionen



Einbau der Unterschottermatte zur Minimierung der Emissionen.



Montage des Betonschwellengleises.



Verlegen von Steuer- und Datenkabel.

Unser Dankeschön

Die GLEISAG bedankt sich bei unseren Auftraggebern Appenzeller Bahnen, ARGE TransRuck sowie SIEMENS für die zugesprochenen Bahntechnik-Arbeiten. Wir wünschen den Appenzeller Bahnen unfallfreie Fahrt auf den Gleisen der neuen Durchmesserlinie.

Wir sind das Bahntechnik-Unternehmen für innovative und kundenfokussierte Ausführungen. In sämtlichen Fachbereichen am Gleis bietet die GLEISAG als WALO-Tochter Leistungen an. Dabei spielen Sicherheit, Qualität und Termin-einhaltung eine zentrale Rolle.

GLEISAG Bahntechnik – Kompetenzen



Gleis und Weichen
Totalumbau



Industriegleisanlagen



Maschineneinsätze



Feste Fahrbahn



Fahrleitungsmastbau



Kabelbau



Sicherungsanlagen



Bahnsicherheit



Gleistiefbau



Spezialkonstruktionen



Bankettarbeiten



Abbrucharbeiten



Bankettsicherung
«RÜGLEI»



Material- und Aushub
Logistik



Fundamentbau



Beratung

Aus der Änderungsschneiderei

«Tango» und «Walzer», die beiden neuen Züge der Appenzeller Bahnen, sind weder aus der Grossserie noch eigene Anfertigungen: Sie gleichen Anzügen aus der Änderungsschneiderei. Adrian Wetter, Leiter Projekte Rollmaterial ist mit beiden Zügen sehr zufrieden.

735 Anforderungspunkte galt es für die Ofertsteller der Züge zu erfüllen, die künftig auf der Durchmesserlinie Appenzell–Trogen verkehren sollten. «Für die speziellen Bedingungen auf unserem Netz eignet sich kein Standardprodukt,» erläutert Adrian Wetter. Er ist seit 2015 bei den AB als Leiter Projekte Rollmaterial angestellt. Für die global tätigen Anbieter waren diese Anforderungen offenbar zu hoch und die Stückzahlen zu klein, sodass sich einige grosse Hersteller rasch zurückzogen, als es an das Eingemachte ging. Bei den parallel ausgeschriebenen neuen Zügen für die Linie Gossau–Wasserauen reagierte kein einziger auf die internationale Ausschreibung.

Die eine folgte den Vorgaben des Bestellers, die andere machte als «Unternehmerofferte» Vorschläge zum Besseren. So regte Stadler bei den Zügen für die Durchmesserlinie eine Zweiteilung an; die beiden Zughälften sollten, etwa im Falle eines Unfalles, unabhängig voneinander fahren können, was auch mehr Flexibilität bei grösserem Passagieraufkommen versprach. Und dann ging es noch um manche Details, etwa bei der Innenausstattung in Form farbiger Nähte auf den Erstsitzplätzen. Das Ergebnis sind zwei sowohl konzeptionell als auch optisch recht unterschiedliche Züge, der «Walzer» auf der Linie Gossau–Wasserauen und der «Tango» auf der Durchmesserlinie Appenzell–Trogen.

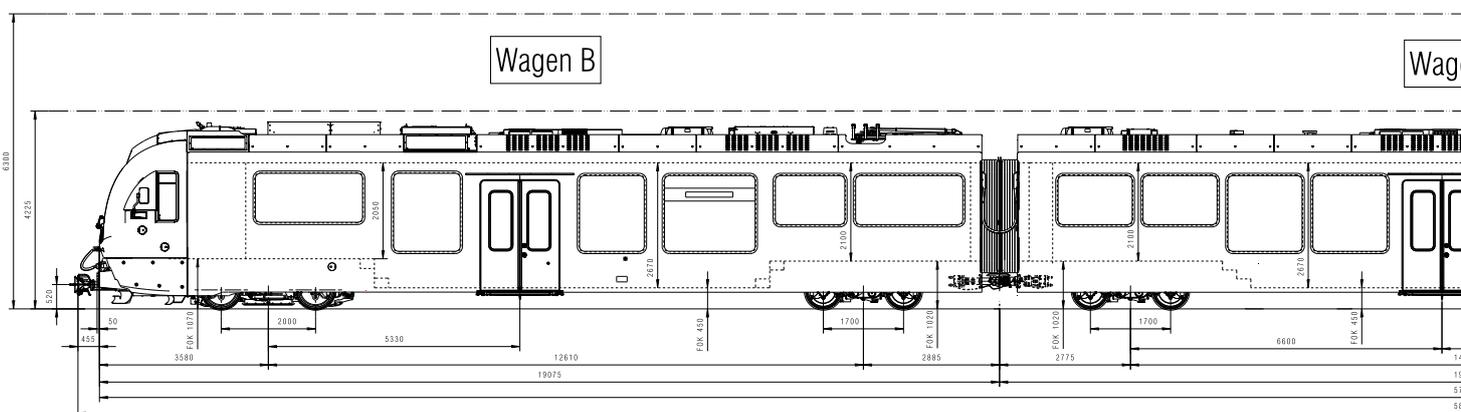
Technische Daten Zugskomposition Walzer (5 Einheiten):

2,65 Meter breit, 58,8 Meter lang, 15 Sitzplätze 1. Klasse, 161 Sitzplätze 2. Klasse, 209 Stehplätze, Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Gewicht 114 Tonnen (bei maximaler Beladung)

Übrig blieb schliesslich ein einheimischer Zugbauer: Stadler. Der hat zwar längst auch international grosse Erfolge, ist sich aber offensichtlich nicht zu schade, auch auf die Wünsche der kleinen Bahnen einzugehen. Und so reichte Stadler gleich zwei Offerten

Der Tango: Aus dem Tram wird ein Zug

Der «Tango» ähnelt einem Tram, und er war es auch, bevor er zum Änderungsschneider kam. «Der Tango ist ein Überlandtram», schmunzelt Adrian Wetter. Doch der Tango ist ein Zug, schwerer und schneller als ein





Elf «Tango» (vorne) und fünf «Walzer» bieten den Passagieren Komfort und Sicherheit.

Tram, mit zwei Führerständen und einer ersten Klasse ausgestattet, zudem auch als Zug zertifiziert. Sein Ursprung liegt in Berlin-Pankow, wo 1994 eine Tramkomposition namens Variotram entwickelt worden war. Stadler übernahm 2001 die Firma. Darauf basierende Be-4/8-Niederflurzüge wurden in den Jahren 2004 und 2008 an die damalige Trogenerbahn geliefert. Stadler entwickelte Konzept und Design des Variotrams weiter: Der Tango war geboren. Die Baselland Transport AG fährt seit 2008 mit Tango-Trams. Auf dieser Komposition basiert der im Werk Bussnang gebaute Tango der Appenzeller Bahnen. Es ist ein Zug mit einer sehr eleganten Anmutung daraus geworden. Wie ein Massanzug.

Es ist ein Zug mit einer sehr eleganten Anmutung daraus geworden. Wie ein Massanzug.

Das gilt auch für die fünf auf der Strecke Gossau-Wasserlauben verkehrenden «Walzer»-Züge. Der «Walzer», intern ABe 4/12 genannt, basiert auf der gleichnamigen Komposition der Serie 100, die seit 2015 auf dem Schmalspurnetz der Freiburger Verkehrsbetriebe verkehrt. Für die Zwecke der AB haben die Züge einige Modifikationen erfahren. «Technisch ist der Zug im Vergleich mit den alten, bald 40-jährigen Kompositionen ein Quantensprung», sagt Wetter. Der ebenerdige Einstieg erfreut Gehbehinderte und Ältere gleichermaßen, Klimaanlage, behindertenfreundliches WC, grosse

Fensterflächen und moderne Bahntechnik sind nur einige der Neuerungen. Die gesamte Ausrichtung ist touristischer als beim Tango. Ein Teil des bisherigen Rollmaterials lebt bei den AB weiter, um in Stosszeiten eingesetzt zu werden, ein Teil wird verkauft, und ein Teil landet auf dem Schrottplatz.

Freude und Stolz

Die Wartung des neuen Rollmaterials übernehmen die Appenzeller Bahnen nach den Vorgaben des Lieferanten selbst. So werden 14-tägig verschiedene Betriebsmittel, vom Scheibenwasser bis zum Sand für die Verbesserung der Traktion, nachgefüllt. Weitere Wartungen erfolgen monatlich, nach drei und nach sechs Monaten. Die allermeisten Reparaturen werden vom eigens geschulten Personal durchgeführt, nur bei der Software braucht es externe Spezialisten. Doch auch die Mitarbeiter in der Werkstatt werden den Schraubenschlüssel viel seltener brauchen: Ähnlich wie bei modernen Autos ersetzt die Sensortechnik die klassische Schrauberei. Die Fehlersuche wird einfacher, Wartung und Reparatur werden effizienter.

«Wir haben mit den neuen Zügen sehr modernes Rollmaterial, das Passagieren und Personal gleichermaßen Freude bereiten wird», bilanziert Adrian Wetter. Der Laie staunt über die Risszeichnungen und Pläne, in denen sich diese schönen und zugleich sehr praktischen Züge spiegeln. Der Fachmann freut sich, dass diese Planung so gut aufgegangen ist. «Wir dürfen stolz darauf sein.»

Zwei Konzepte, zwei Züge

Der eine, der «Walzer», fährt nur übers Land, der andere, der «Tango» durch die Stadt und übers Land. Entsprechend unterschiedlich sind die Anforderungen: Während der «Walzer» vor allem dem touristischen Verkehr dient und deshalb mehr Sitzplätze bietet, befördert der «Tango» viele Pendlerinnen und Pendler, die im Falle des Falles auch mal einen Stehplatz einnehmen, und muss sich dazu seinen Weg durch die Stadt St.Gallen bahnen. Das begrenzt seine Ausmasse an einigen Engstellen in der Stadt, wo es für einen konventionellen Überlandzug wie dem «Walzer» keinen Platz mehr hat. Darum haben sich die Appenzeller Bahnen für zwei verschiedene Zugskompositionen entschieden.



Der «Walzer» auf einen Blick

Der «Walzer» ist 2,65 m breit und knapp 59 m lang. Er hat 15 Sitzplätze in der 1. und 161 in der 2. Klasse. Dazu kommen über 200 Stehplätze. Bei dem Zweirichtungsfahrzeug ist der Einstieg von beiden Seiten möglich. Es punktet weiter mit einem hohen Niederfluranteil, mit Kundeninformationssystemen mit Bildschirmen sowie mit einer behindertengerechten Toilette. Seine breiten Türen ermöglichen zu Spitzenzeiten einen rascheren Ein- und Ausstieg, seine grossen Fensterflächen einen weiten Blick auf die Landschaft.



Den Erfolg im Fokus

Projektmanagement ist unsere Leidenschaft

Mit unseren Standorten in Bern, Basel, Genf, Lausanne, Luzern und Zürich sind wir ein führender Dienstleister in den Bereichen

- Bauherrenberatung
- Bauherrenvertretung
- Bauherrenunterstützung

Wir beraten und unterstützen seit 50 Jahren schweizweit öffentliche und private Bauherren bei der Umsetzung ihrer Bauvorhaben und Immobilienprojekte, sowohl im Hoch-, wie im Tief- und Infrastrukturbau.

Unsere 50 praxiserfahrenen IngenieurInnen, ArchitektInnen und BauökonomInnen sind Ihre Partner und Treuhänder. Die Techdata AG ist vollständig unabhängig und neutral.

Wir fokussieren uns auf die Umsetzung Ihrer Projektziele.
Unter www.techdata.net lernen Sie uns näher kennen.

Ihr Billett-Automat zum Mitnehmen

schnell, einfach, bequem

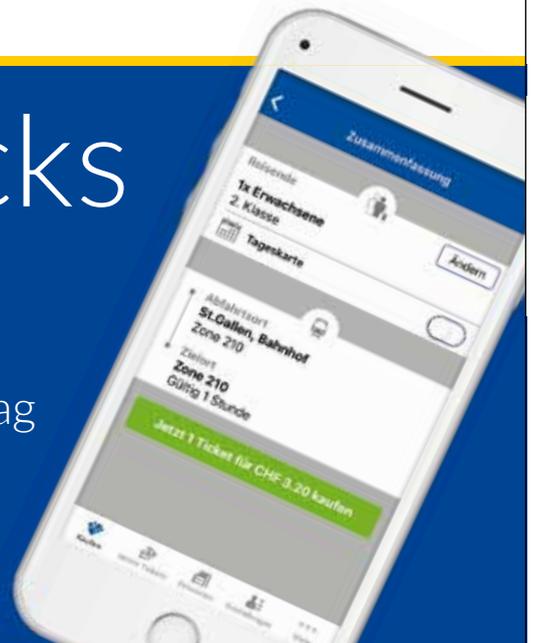


Mit nur 2 Klicks lösen Sie jetzt Ihr Billett.

auch für 9-Uhr-Tageskarte,
Mehrfahrtenkarte und Nachtzuschlag



OSTWIND
Tickets





Der «Tango» auf einen Blick

Der «Tango» ist 2.4 m breit und rund 52 m lang. Er hat 12 Sitzplätze in der 1. und 133 in der 2. Klasse. Dazu kommen 218 Stehplätze. Bei dem Zweirichtungsfahrzeug ist der Einstieg von beiden Seiten möglich. Es punktet weiter mit einem hohen Niederfluranteil, mit Kundeninformationssystemen mit Bildschirmen sowie mit einem Multifunktionsabteil für Kinderwagen, Velos oder Ähnliches. Und: Dank seiner luftgefederten Drehgestelle fährt der «Tango» ausserordentlich ruhig.

Tradition dezent in Szene gesetzt

Therese Naef ist Mitinhaberin und Geschäftsführerin der Design- & Consultingagentur Milani in Thalwil ZH. Sie verbindet handwerkliche mit ästhetischen Ansprüchen. Einer ihrer Arbeitsschwerpunkte bildet das Design von Zügen, unter anderem für die SBB und die Verkehrsbetriebe Zürich. Und die Appenzeller Bahnen. Was Naef daran fasziniert, erklärt die gelernte Modellbauerin und Diplomdesignerin im Porträt.

«Ich habe mir schon lange gewünscht, nicht nur im Umfeld der grossen Bahnen und Transportunternehmen tätig zu sein, sondern auch bei der Gestaltung der Züge einer regionalen Bahn», erinnert sich Therese Naef. Denn dort zähle weniger die Marke als vielmehr die Region. Und weil sie dem Appenzellerland seit ihren Kindertagen verwandtschaftlich verbunden ist, hat sie diesen Auftrag besonders gereizt und gefreut. «Die Appenzeller Bahnen befördern ja Fahrgäste mit ganz unterschiedlichen Ansprüchen, einerseits viele Ausflügler und Touristen, andererseits Pendler. Es gilt also, sowohl urbane als auch ländliche Motive einzubringen und dabei die lebendigen Traditionen einzubinden», fasst die Wahlzürcherin zusammen. Für sie war von Anfang an klar, dass es nicht darum gehen konnte, den Fahrgästen diese Themen direkt zu

präsentieren: Es sollten Anregungen sein, mehr nicht. «Für viele würde es dabei bleiben, andere würden sich angesprochen fühlen und sich davon inspirieren lassen.»

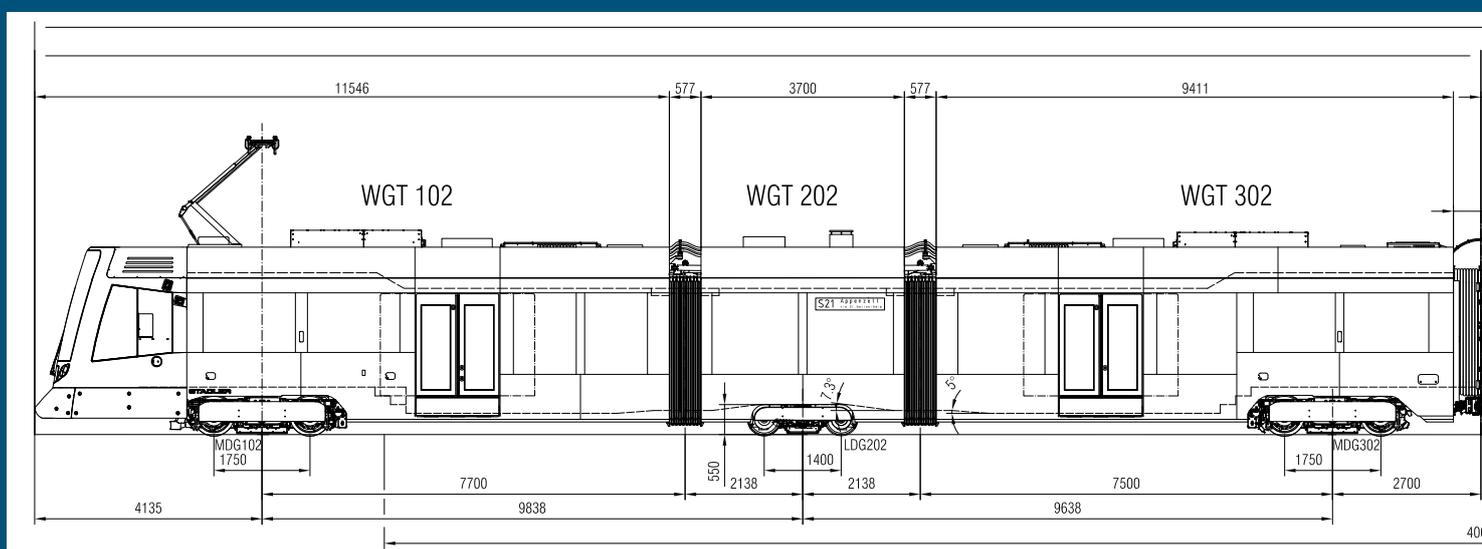
Das «rote Zügli» musste weiterleben

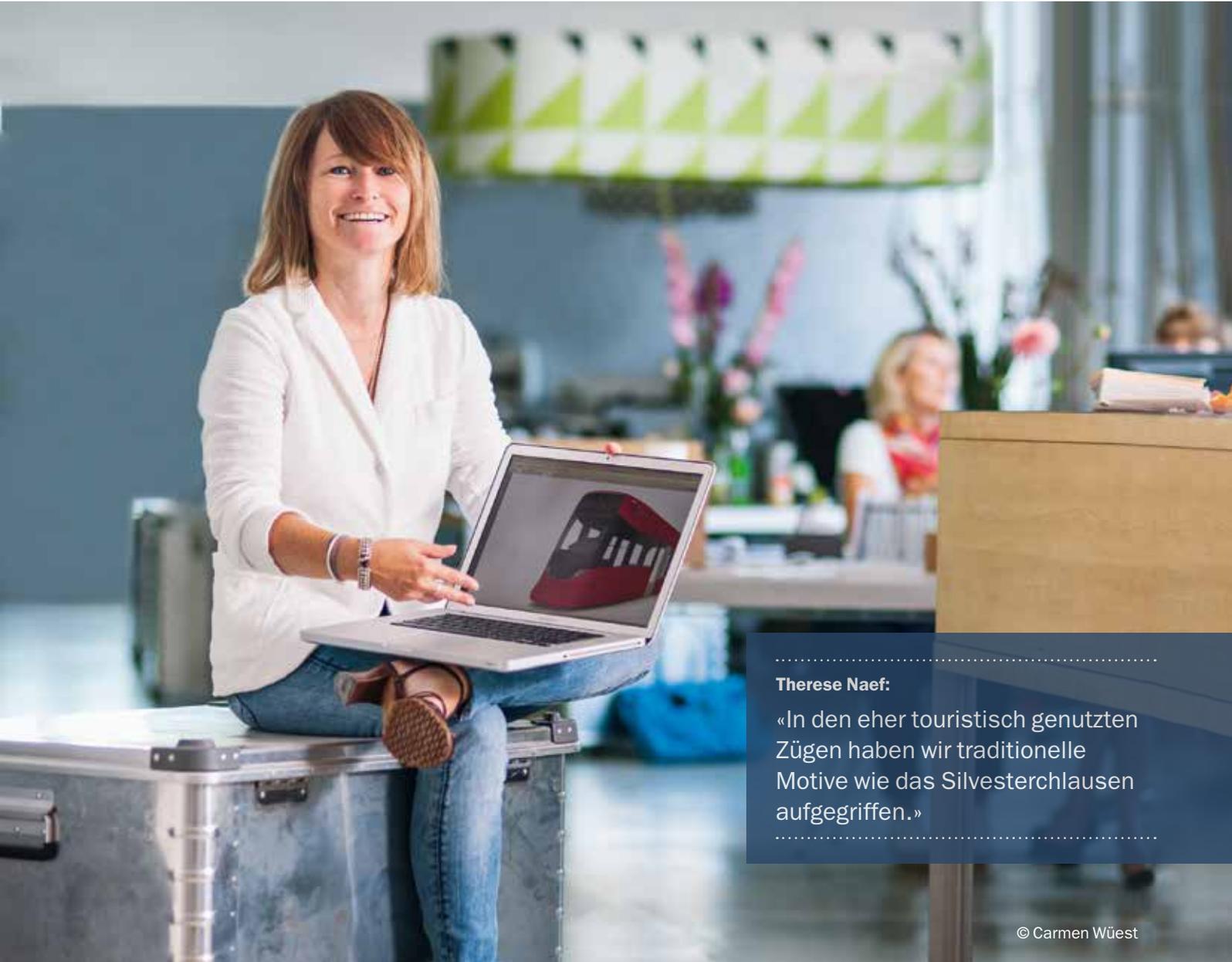
Bei einem der ersten Entscheidungen ging es um die Aussenfarbe, und es war allen Beteiligten rasch klar, dass nur das klassische Rot der Appenzeller Bahnen, das «rote Zügli», infrage kam. Klischee hin oder her, diese Tradition sollte weiterleben. «Im Innenbereich greifen wir die Farbe mit den Polsterbezügen in der zweiten Klasse wieder auf», so Therese Naef. Dann kam die Frage auf, wie man die Traditionen und das Städtische einbringen kann. «In den eher touristisch genutzten Zügen auf der Linie Gossau-Wasserauen haben wir traditionelle Motive wie das Silvesterchlausen mit dezent

Technische Daten Zugskomposition

Tango (11 Einheiten):

2,4 Meter breit, 52 Meter lang,
12 Sitzplätze 1. Klasse, 135 Sitzplätze
2. Klasse (davon 24 Klappsitze), ca. 240
Stehplätze, Zweirichtungsfahrzeug,
Einstieg beidseits möglich.

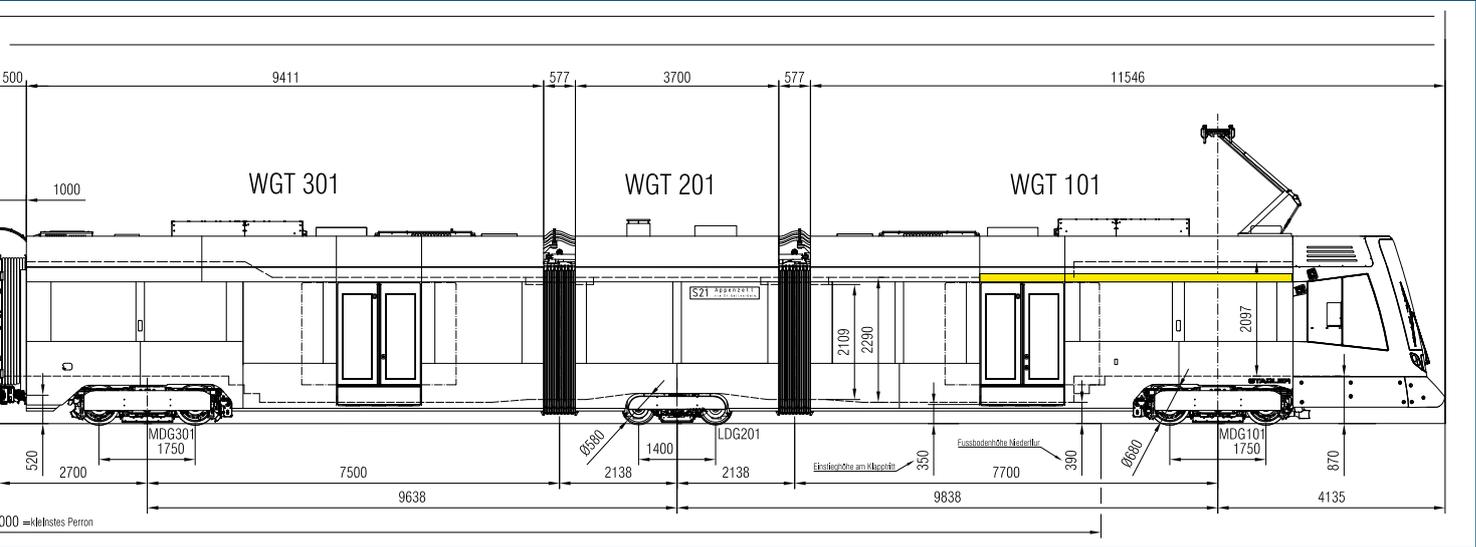




Therese Naef:

«In den eher touristisch genutzten Zügen haben wir traditionelle Motive wie das Silvesterchlausen aufgegriffen.»

© Carmen Wüest





aufbereiteten Fotos an den Wänden auf der Längsseite aufgegriffen», beschreibt die Milani-Geschäftsführerin. Dazu kommen an die Sitze genähte Etiketten mit Appenzeller Begriffen in gelb und rot-grünen Nähten auf den Sitzen der ersten Klasse. Auf der Strecke, die durch die Stadt St.Gallen führt, wurde auf diese Motive verzichtet, stattdessen setzte man ganz auf den Kreuzstich als Symbol der textilen Tradition, die das Appenzellerland und die Stadt St. Gallen gleichermaßen geprägt hat. «Wir zeigen ihn stilisiert an den verglasten Trennwänden als Sichtschutz, die wie bei einem Stickmuster die Silhouette des Alpsteins ergeben», erklärt Therese Naef.

«Dann kam die Frage auf, wie wir die lebendigen Traditionen und das Städtische einbringen.»

Daneben war es Therese Naefs Aufgabe, sich um die Einhaltung verschiedener Auflagen zu kümmern. «So wird etwa das Stickmuster auf Augenhöhe etwas verdichtet dargestellt, damit es für Menschen mit Sehbehinderung gleichermaßen wahrnehmbar ist», veranschaulicht sie an einem kleinen, aber wichtigen Detail.

Der Tango zwischen Gais und Appenzell (Linie Trogen–St.Gallen–Appenzell)

Gediegener Luxus und authentisches Brauchtum in der ersten Klasse des Walzers (Linie Gossau–Appenzell–Wasserauen)



ALARM



24h
alarmzentrale
RUVOR

24h – Alarmempfangszentrale

Unsere **Alarm- und Einsatzzentrale** in St.Gallen empfängt die Alarm-Signale aus den Gefahrenmelde-Anlagen während **24h und 365 Tagen** im Jahr. Doch damit allein ist es nicht getan. Erst durch die zuverlässige **Weiterverarbeitung der Alarme** mit Intervention entsteht ein umfassender Schutz, der das gewünschte **Mehr an Sicherheit** bringt.

Wir führen Ihre Weisungen rund um die Uhr zuverlässig und sofort aus.
Mehr Infos finden Sie unter ruvor.ch/alarmempfangszentrale

- 24h Alarminterventions – Dienst
- Areal – Kontrollen Tag & Nacht
- Aussen – & Innenkontrollen
- Schliess – & Öffnungsdienste

Rufen Sie uns an!
071 272 21 21

RUVOR MANAGEMENT AG

Sicherheit für Mensch und Sachwerte

RUVOR MANAGEMENT AG
Alte Bildstrasse 5
CH-9015 St.Gallen
WWW.RUVOR.CH

Wer die Verantwortung für den Schutz anderer übernimmt,
muss sich seiner Sache sicher sein.

Jeder Alarm wird von RUVOR professionell entgegengenommen und an die entsprechenden Stellen weitergeleitet!

Bei folgenden Situationen und vielen weiteren sind wir für Sie da:

- Bedrohungs – Alarm
- Brandalarm, Diebstahl, Einbruch
- «AlarmGuide» mit ALARMNET – Anbindung
- Gas – Alarm
- Geiselnahme
- Hochwasser – Alarm
- Notruf
- Rauch – Detektion
- Sabotage – Alarm
- Sprinkler – Auslösung
- Totmann – Alarm
- Überfall

ACHTUNG
alarm
GESICHERT



24h
alarmzentrale
RUVOR



Gerne beraten wir Sie persönlich
071 272 21 21 // direktion@ruvor.ch

Hier finden Sie die
Protokollformate,
welche wir
verarbeiten:



«Bahn frei!»

Für die Modernisierungsmassnahmen alter Streckenabschnitte holte sich der Bauherr «Appenzeller Bahnen» die FF-Profis der Rhomberg Sersa Rail Group, Bereich Rhomberg Bahntechnik Zürich, an seine Seite. Auf der Strecke in St.Gallen standen der Rückbau der alten Zahnradbahn und der Neubau des Ruckhaldetunnels im Auftragsbuch der ausführenden Unternehmen. Die Aufgabe der Rhomberg Sersa Rail Group war herausfordernd. Es galt, bei anspruchsvollen Bedingungen im Ruckhaldetunnel 700 Meter Feste Fahrbahn mit äusserster Präzision und in höchster Qualität einzubauen.

Herausforderung angenommen

Im Vorfeld gab es für das Team rund um Bauführer Thomas Mäser und Polier Helmut Fuchs einiges zu bewerkstelligen. Der Umstand, dass der Zugang nur über ein Portal möglich war – das zweite war infolge anderer Bauarbeiten blockiert – setzte eine durchdachte logistische Planung voraus. Im Weiteren waren aufgrund der Längsneigung von 80 Promille und einer Überhöhung der Meterspurbahn von 80 Millimetern, einige Sonderanfertigungen erforderlich. Zudem war es aufgrund der beachtlichen Längsneigung aus Sicherheitsgründen unumgänglich, die Baumaschinen und die Logistik in der Umsetzung bankettgebunden zu berücksichtigen und nicht wie normalerweise üblich schienengebunden.

Nichts bleibt dem Zufall überlassen

Da der Einbau der Festen Fahrbahn fallend erfolgte, musste das in der Theorie bis ins Detail durchdachte innovative Konzept auf eine praktische Probe gestellt werden. Dieser Vorversuch sollte zeigen, ob die berechneten Betonqualitäten und eingeplanten Maschinen ein zufriedenstellendes Ergebnis liefern. Nachdem dieser Versuch positiv ausgefallen war, wurde beschlossen, in einem nächsten Schritt die ersten 45 Meter des Projekts als Versuchsstrecke zu nutzen.

Die Arbeiten im Detail

Als vorbereitende Massnahme war der Tunnelgrund mit einem Hochdruckwasserstrahlverfahren aufgeraut worden. Die darauffolgenden einzelnen Schritte wurden

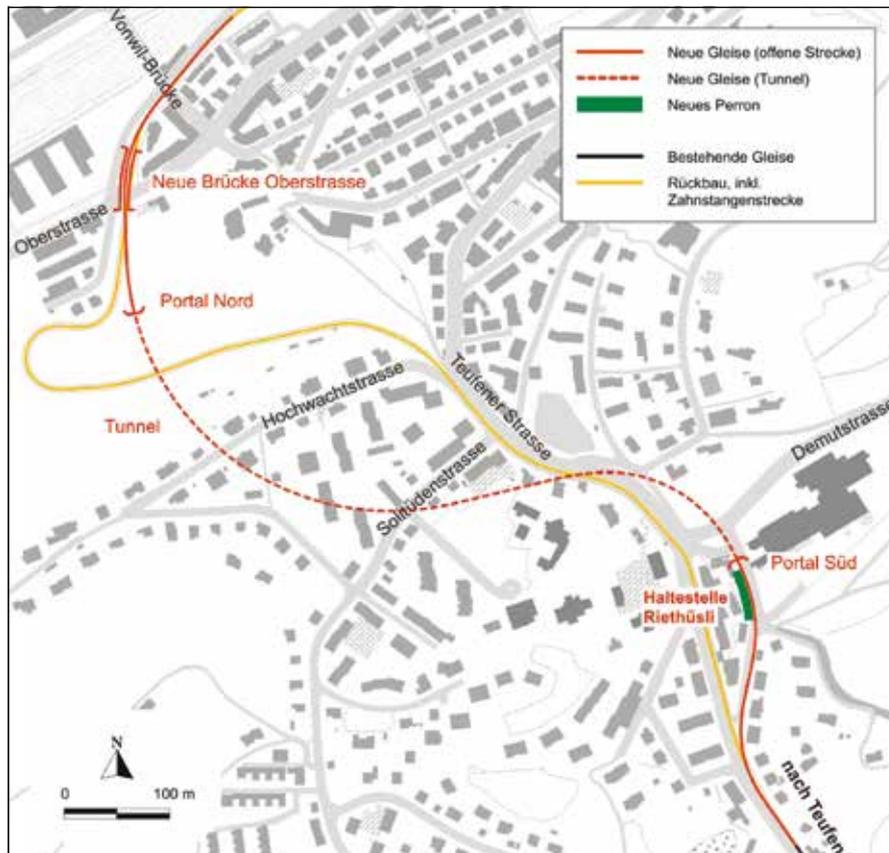
in zyklischer Arbeitsweise durchgeführt. In 100 Meter-Abschnitten montierte eine 13-köpfige Mannschaft tageweise die rund 18 Meter langen Schienen, die mit den hausintern entwickelten patentierten Gleichtsystemen RhoPPS (Vorpositionierung) und RhoFAS (Feinrichtsystem) eingerichtet und anschliessend betoniert wurden. Die Betonlogistik war ausschliesslich mit einer bankettgebundenen Arbeitsweise möglich und verlangte zwei eigens vom Werkhof des Auftragnehmers angepasste Raupentransporter. Eine Betonpumpe und eine -leitung stellten die Betonversorgung sicher. Um unnötige Unterbrechungen beim Betoneinbau auszuschliessen, wurde ausserdem mit einem Umlenkrad für den flexiblen Betonpumpschlauch und einem Rundverteiler



Vorversuch.



Vergussbeton.



Übersichtsplan

wurden auf der 700 Meter langen Strecke insgesamt über 2300 LVT und LVT-HA Blöcke, 750 m³ Betontragschicht, 450 m³ Vergussbeton eingebaut und 2900 m² Betonsohle aufgeraut. Auch die Entwässerung der neuen Fahrbahn gehörte dazu.

Die umliegenden Anwohner und Schrebergärtner können sich schon bald über eine Lärmpegelsenkung freuen und die Reisenden über den angebotenen Komfort neuer Zugkompositionen. Zudem spart sich der Bauherr künftig die teure Instandhaltung der Zahnradstrecke.

Das System

Als Bauart der Festen Fahrbahn wurde das innovative System LVT (Low Vibration Track) verwendet. Es setzt sich aus einzelnen LVT- und LVT-HA- (höherer Erschütterungsschutz) Blöcken zusammen, die sich zugunsten des Vibrationsschutzes in Gummischuhen mit elastischer Einlage befinden.

gearbeitet. Diese Gerätschaften dienen als flexible Zwischenstücke zwischen der starren Pumpleitung und dem für den Betoneinbau verwendeten Rundverteiler.

Technik AG. Letzte Etappe bildeten die zwei zehn Meter langen Schotterübergänge von der Festen Fahrbahn zum Schottergleis.

WIN-WIN auf allen Seiten

Die Verantwortung für die Ausführung der insgesamt 80 Schweissungen an den einzelnen Gleisstücken lag bei den Kollegen der Sersa

In der ersten Juli-Woche 2018 konnten die Arbeiten erfolgreich abgeschlossen werden. Innerhalb von rund sieben Wochen Bauzeit



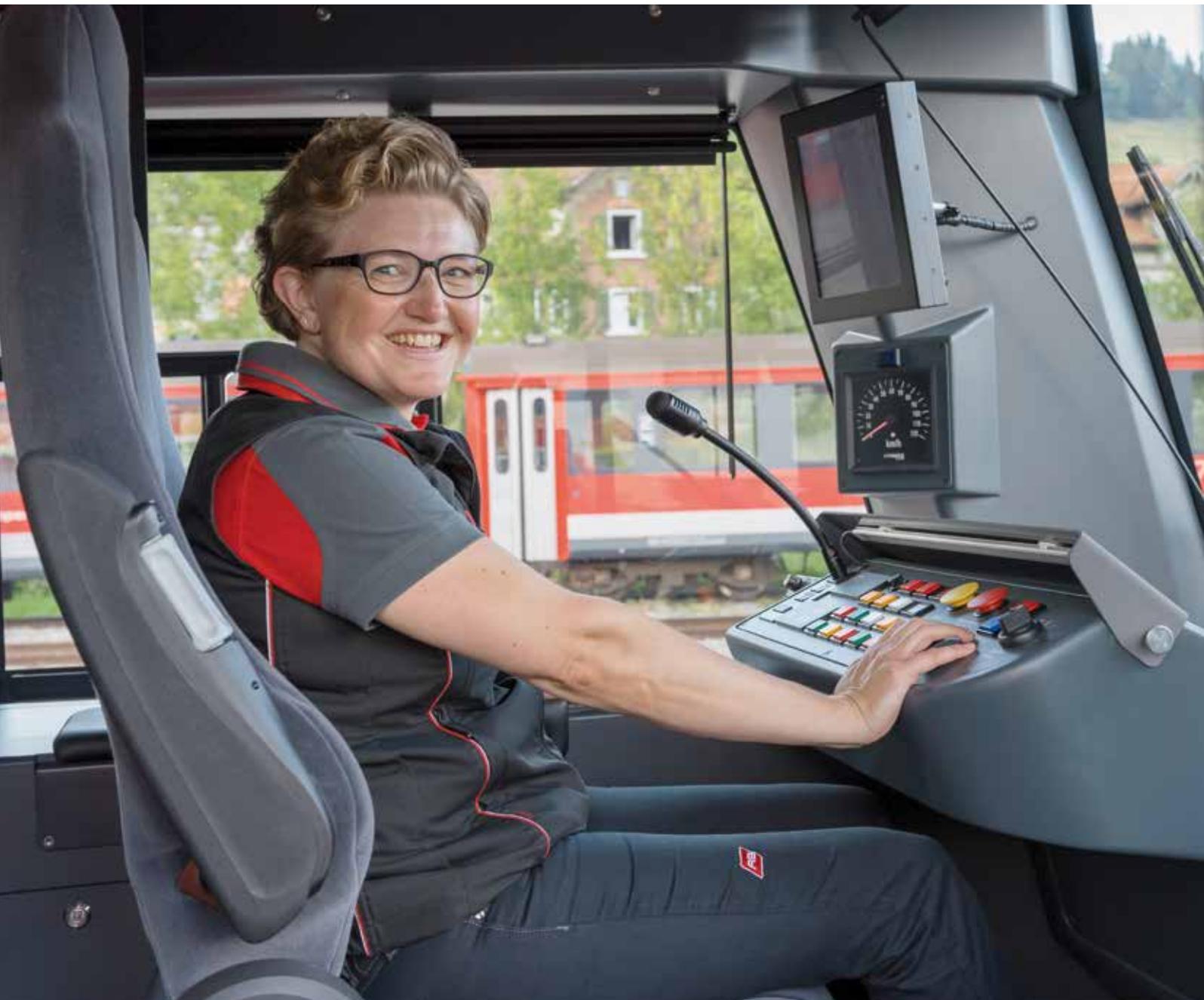
Übergangsbereich zu Schottergleis.

Aus der Bedienerpersicht

Carmen Sieber Wirth ist seit 18 Jahren als Lokführerin bei den Appenzeller Bahnen tätig. Es ist ihr Traumberuf. Im Rahmen der Modernisierung hat sie in der Projektgruppe Fahrzeugbeschaffung die Sicht der 60 Lokführer eingebracht.

Einen schönen Arbeitsplatz haben die 60 Lokführer mit den neuen Tango- und Walzerzügen erhalten. Der «Tango» glänzt durch grosse Übersichtlichkeit, wie sie gerade im

Stadtverkehr wichtig ist. Das Ambiente im klassisch mit einer grossen Frontscheibe und kleineren Seitenscheiben ausgestatteten «Walzer» ist in nüchternem Schwarz



gehalten, der Schalensitz lässt sich vielfach verstellen, das Cockpit ist eine Mischung aus Hightech mit drei Flachbildschirmen sowie konventionellen Schaltern und Hebeln.

Praxisbeispiele aus Alltag und Umfragen

Carmen Sieber Wirth, Lokführerin und Teamleiterin Lokpersonal, kennt die beiden Führerstände als Mitglied der Projektgruppe Fahrzeugbeschaffung schon seit den ersten Risszeichnungen des Herstellers Stadler. «Ich brachte die Sicht jener ein, die die Fahrzeuge bedienen.» Dies geschah vor allem anhand von Praxisbeispielen aus dem täglichen Alltag oder anhand von Umfragen beim Lokpersonal. Zum Beispiel beim Fahrbremshebel: Dieser ermöglicht eine Einhandbedienung des Fahrzeuges. In den Cockpits der früheren Kompositionen auf der Linie St.Gallen–Trogn war er auf der linken, bei jenen der Linie St.Gallen–Appenzell und Gosau–Wasserauen auf der rechten Seite angebracht. Die Lokführer plädierten dafür, diese Anordnung beizubehalten. So entschied man sich schliesslich beim Tango für die links-händige und beim Walzer für die rechtshändige Bedienung. «Es geht nicht nur darum, das Gewohnte beizubehalten, sondern auch um eine bessere Verteilung der Belastung von Muskeln und Gelenken», erklärt Sieber Wirth, «und es schadet auch nicht, den Kopf etwas aus der Routine der Abläufe im Führerstand zu befreien.»

In einem Punkt konnten sich die Lokführer nicht durchsetzen: Sie hätten gerne eine Türe gehabt, die direkt aus dem Cockpit führt, etwa, um bei einer Weichenstörung im Winter nicht mit Schaufel, Besen und Schnee an den Schuhen durch den Passagiererraum gehen zu müssen. Nun führt der Weg durch das Erstklassabteil über eine separate Tür in den Führerstand. «Aber damit können wir gut leben.» Die Fahrgäste schätzten es, wenn sie die Person, die den Zug lenkt, auch zu Gesicht bekommen. Und sie als Lokführerin freue sich sehr an diesen Kontakten. «Der ganze Betrieb ist nicht so anonym wie bei einer grossen Bahn. Ich kenne viele Stammgäste, man winkt sich zu oder wechselt ein paar Worte.» Nicht gern hört sie den Begriff «Tram» für die Tango-Kompositionen. «Sie mögen zwar optisch einem Tram ähneln, doch drin steckt die Technik eines Zuges. Wir fahren damit ja auch nicht nur in der Stadt, sondern auch übers Land.»

Pionierin im Führerstand

Carmen Sieber Wirth war vor 18 Jahren die erste Lokführerin bei den Appenzeller



Der «Tango» am ersten Tag im Fahrgastbetrieb.

Bahnen. Sie erfüllte alle Voraussetzungen – psychische und physische Fitness sowie eine vierjährige mechanische Grundausbildung als Automechanikerin – und musste doch ein Jahr als Kondukteuse arbeiten, bis es aus der Chefetage grünes Licht gab. Der Verantwortliche habe sich bei ihr entschuldigt, und das seltsame Vorspiel habe den Vorteil gehabt, dass sie danach nie um Akzeptanz bei ihren männlichen Kollegen habe

.....
Heute arbeiten weitere sechs Frauen als Lokführerinnen auf den Linien der Appenzeller Bahnen.

kämpfen müssen. Heute arbeiten weitere sechs Frauen als Lokführerinnen auf den Linien der Appenzeller Bahnen. Die Lehrgänge hätten sich in den vergangenen Jahren dem technischen Fortschritt angepasst, der den Lokführern die Arbeit erleichtert.

In den fünf Walzer-Zügen sind zwei der drei Bildschirme wie in einem Flugzeug redundant ausgelegt: Wenn der Hauptbildschirm aussteigt, wird der zweite Bildschirm zugeschaltet. In den elf Tango-Zügen ist die Redundanz anhand der Anzeigen auf dem Bedienpult und der Ausrüstung der zwei eigenständigen Halbzüge gegeben, da diese Kompositionen über nur zwei Bildschirme verfügen. Auf dem Hauptbildschirm lassen

sich alle relevanten Daten zum Fahrzeug ablesen. Dazu kommt ein modernes Überwachungssystem, das im Falle des Falles autonom eingreift, sei es bei einer zu späten Bremsung oder einer zu schnellen Geschwindigkeit.

Lokführer fahren nach strengen Vorgaben. Die Höchstgeschwindigkeiten seien so ausgelegt, dass sie um maximal einen Zehntel überschritten werden könnten, ohne dass es gefährlich wird. Doch das ist nur Theorie: Es gilt das strikte Gebot, die Tempolimits einzuhalten. Eine Aufholjagd nach einer Verspätung ist deshalb kaum möglich. Und im Falle eines Unfalls werden die Fahrdaten ausgewertet, die Toleranz sei dabei sehr gering. «Mehr als ein Kilometer überhöhte Geschwindigkeit ist definitiv nicht drin.»

Von einem autonom fahrenden Zug, der sich selber steuert, ist die aktuelle Generation noch ein weites Stück entfernt, auch wenn die beiden mit Elektronik vollgestopften Kästen im Führerstand erwarten liessen, dass zumindest die Option dafür besteht. Carmen Sieber Wirth geht aber davon aus, dass, bei einer Betriebslaufzeit von 30 Jahren, es die letzten Züge sein werden, in denen Lokführer die Verantwortung tragen. «Bei diesem Thema und der heutigen Entwicklung muss man realistisch sein und sich nicht gegenüber Neuem verschliessen.» Schliesslich übt sie nun schon seit bald zwei Jahrzehnten ihren Traumberuf aus. «Viele fahren extra ins Appenzellerland, um hier Ferien zu machen. Ich habe es jeden Tag im Blick.»

Auf der Strecke Trogen–Teufen sind die Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt geschaffen.



Ampel statt Sperrung

Sicherheit wurde während der ganzen Modernisierung auf allen Baustellen gross geschrieben. Sicherheitsleiter Patrick Fischer hatte einiges zu tun. Zum Beispiel auf der Baustelle für die Doppelpurstrecke bei der Haltestelle Lustmühle.



Mit einer Lautstärke von 126 Dezibel warnen im vergangenen Jahr während Wochen mehrere Hörner vor herannahenden Zügen zwischen dem Bahnhof Lustmühle und Niederteufen. Dazu blinkten zahlreiche Warnleuchten. Die Adressaten waren die Bauleute auf einer der gefährlichsten Baustellen während der Modernisierung der Appenzeller Bahnen. Patrick Fischer, seit 2014 AB-Sicherheitsbeauftragter, beschäftigt sich tagaus, tagein mit den Gefahren des Bahnverkehrs. Waren denn nicht die Arbeiten im Ruckhaldetunnel am gefährlichsten? «Die waren nicht ohne, man denke nur an die Sprengungen, an die Gefahr von Wassereintrüben oder von einem Baustellenfahrzeug überfahren zu werden. Aber für die Leute, die dort arbeiten, ist das ihr täglich Brot. Sie

kennen die Gefahr, und sie müssen sich vor allem nicht auch noch mit durchfahrenden Zügen herumschlagen.»

.....
Bis zu 50 Lastwagen mussten täglich zur Baustelle vorfahren, um Schutt auf- oder Material abzuladen.

Wenn es um Baustellen bei laufendem Betrieb geht, sind primär Stromschläge und Kollisionen zu befürchten. Doch auf der Baustelle zwischen Lustmühle und Niederteufen ging es um noch mehr: um die Sicherheit auf der Strasse. Auf einem 200 Meter langen

Abschnitt galt es, bevor mit der Verlegung einer zweiten Spur begonnen werden konnte, eine bestehende Stützmauer abzureissen und, etwas versetzt, eine Neue zu bauen. Die Fahrleitungen wurden dabei mit einer Spezialkonstruktion aus Längs- und Querträgern, auf die ein Netz gespannt wurde, geschützt. So konnte, mit Ausnahme von Zugsdurchfahrten, in unmittelbarer Nähe zum Gleis gearbeitet werden.

Mit Ampel zur Sicherheit

Nicht gelöst war damit aber das Problem der Zufahrt. Bis zu 50 Lastwagen täglich mussten zur Baustelle vorfahren, um Bauschutt zu laden oder Baumaterial abzuladen. Zur Verfügung standen dabei nur zwei Bahnübergänge mit Andreaskreuzen. Die Lastwagen hätten die Gleise nur während rund zehn Minuten pro Stunde passieren können. So sehen es die Regeln vor. Denn der Sicherheitschef auf der Arbeitsstelle hätte beim Fahrdienst jeweils eine Streckensperrung beantragen müssen. Diese hätte nur in der Zeit zwischen den vier Zugsdurchfahrten pro Stunde gewährt werden können, mit ausreichend Vor- und Nachlaufzeit.

Bei dieser Lösung wäre es zu langen Rückstaus gekommen, verursacht durch wartende Lastwagenkolonnen vor den Bahnübergängen. «Das wäre für die Bauunternehmer wegen des Zeitverlustes sehr lästig gewesen, für die Verkehrsteilnehmer auf der Strasse aber mitunter sehr gefährlich.» Fischer löste das Problem mit einer automatischen, in das Warnsystem integrierten Ampelanlage, die eine halbe Minute vor der Zugsdurchfahrt auf Rot schaltet, machte damit den Strassenverkehr sicherer und reduzierte die Wartezeiten der Lastwagen auf ein Minimum. Insgesamt, bilanziert Fischer, sei er sehr zufrieden. «Wir haben als öffentlich-rechtliches Unternehmen eine hohe Sicherheitskultur, die ich wesentlich höher einschätze als auf vielen privaten Baustellen. Das hat sich gerade in dieser Ausnahmesituation sehr bewährt.»

WIR KENNEN UNS AUS

wälli

Ingenieure

KONSTRUKTIVER
INGENIEURBAU



TIEFBAU



GEOINFORMATIK



Wälli AG Ingenieure | Arbon | St. Gallen | Herisau | Appenzell | Heerbrugg | Heiden |
Horw | Romanshorn | Rorschach | Unterentfelden | Weinfelden

waelli.ch

Regiobus - einsteigen und geniessen



***auch für
Extrafahrten
Ausflugsfahrten
Hochzeitsfahrten***

regiobus

Tel. 071 385 66 20
www.regiobus.ch
info@regiobus.ch

Auf der Höhe der Zeit

Seit 35 Jahren ist Erich Sprenger für die Appenzeller Bahnen als Zugbegleiter unterwegs. Mit den neuen Zügen beginnt auch für ihn ein neues Bahnzeitalter. Er freut sich darauf, zusammen mit seinen Fahrgästen.

«Ich freue mich riesig über die neuen Züge: ein bequemer Einstieg, eine helle, freundliche Atmosphäre, komfortable Sitzplätze und schöne Farben. Endlich sind die Appenzeller Bahnen wieder auf der Höhe der Zeit. Darauf haben Passagiere und Zugpersonal lange gewartet.» Als Erich Sprenger 1983 seine Stelle als Kondukteur bei der damaligen Appenzeller Bahn antrat, waren die heute hoffnungslos veralteten Züge, die nun ersetzt worden sind, gerade erst aus den Werkhallen gefahren. Es gab noch keinerlei automatischen Steuerungen auf der Strecke, alle Bahnhöfe waren besetzt, in allen Zügen wurden die Billette kontrolliert, und das Abfahrtsignal mit der Trillerpfeife gaben die Kondukteure. *Tempi passati.*

.....
 «Zugbegleiter» werden die heutigen Kondukteure genannt.

Etwas Nostalgie kommt auf, auch bei manchen Passagieren, die die guten alten Zeiten (und Züge) vermissen, als lange Warte- und Reisezeiten die Regel waren und noch niemand von Zeitnot sprach, wenn sich ein paar Minuten Verspätung anhäuften. Diese entschleunigten Zeiten mögen vorbei sein. Doch die heutigen Appenzeller Bahnen teilen mit den Bahnbetrieben von damals nur noch das – inzwischen durch die Durchmesserlinie und neue Kreuzungsstellen aufgewertete – Streckennetz. Alles andere ist modern und auf die Bedürfnisse heutiger Reisender ausgerichtet – bis zur Steckdose zum Aufladen des Mobiltelefons: ein nahezu perfektes Dienstleistungsunternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Mit Freude zur Arbeit

Verändert hat sich auch Erich Sprengers Beruf. Zugbegleiter werden die heutigen Kondukteure genannt: Die Zeiten, als noch

jeder Zug kontrolliert wurde, sind schon länger vorbei. Von «Stichkontrollen» spricht Sprenger, etwa in jedem fünften Zug werden die Billette noch überprüft. Zum Einsatzbereich gehören dabei nicht nur die Züge auf dem Netz der Appenzeller Bahnen, sondern auch die Ortsbusse in Gossau und Herisau, der Bus Gossau–St.Gallen und mehrere Postautolinien im Appenzellerland. Vorgegeben sind im Dienstplan die Linien, die kontrolliert werden müssen, die zeitliche Einteilung

ist dabei frei. Sprenger arbeitet jeweils mit einem Kollegen in Zivil, im Zweierteam seien vor allem heikle Situationen besser zu meistern. An stark frequentierten Tagen wird er zum uniformierten Kundendienstleister: Vom Anhängen zusätzlicher Wagen am Ausgangsbahnhof über die Kundenbetreuung im Extrazug oder im Extrawagen bis zur Fahrplanauskunft oder dem Wandertipp reicht dann die Dienstleistungspalette.

Das Stellenprofil des Zugbegleiters mag nur noch wenig mit jenem des einstigen Kondukteurs zu tun haben. Erich Sprenger geht jedoch immer noch jeden Tag mit Freude zur Arbeit, er schätzt den Kontakt zu den Fahrgästen, und er hat kein Problem damit, an drei von vier Wochenenden zu arbeiten. «Dann habe ich unter der Woche mehr Freizeit.»





Wir reisen mit Ihnen nicht nur in die schönsten Städte Europas, sondern wir fahren, falls notwendig, für die **Appenzeller Bahnen** auch nach Wasserauen oder nach Urnäsch.

Autoreisen Hirn · Gaiserstr. 147 · 9050 Appenzell-Meistersrüte
Telefon 071 787 14 38 · Mobile 079 406 83 78 · info@autoreisen-hirn.ch

IMMER GERÜSTET FÜR HÖCHSTLEISTUNGEN.

VISIERE, GERÜSTE, NOTDÄCHER UND MEHR.



**Baugerüste
Bläsi AG**

BAUGERÜSTE BLÄSI AG
Rorschacherstrasse 58
9424 Rheineck

Tel. 071 886 06 60
www.baugerueste-blaesi.ch



CN△CONSULT

**Echtzeit-Fahrgastinformation
für Ihre Reise**

**Der neue Tango
mit DiLoc|OnBoard an Bord**

CN-Consult GmbH
Kornhausstrasse 27
8840 Einsiedeln
Tel.: +41 61 5003756
E-Mail: info@cn-consult.ch
www.cn-consult.ch

ELEKTROTECHNIK
Huber+Monsch

Starkstrom | Automation | Telematik | Informatik

www.hubermensch.ch



**Herzlichen Dank für
den geschätzten Auftrag.**

**Wir verbinden Menschen
und Technik.**

Laptops und Schraubenschlüssel

Die Modernisierung der Appenzeller Bahnen forderte auch vom Personal einiges ab, einige Angestellte mussten den Arbeitsplatz wechseln.



213 Angestellte, vom Lehrling bis zum Direktor, beschäftigen die Appenzeller Bahnen. Sie sind damit einer der grossen Arbeitgeber im Appenzellerland. Für die Bewältigung des Investitionsvolumens wurden in den Bereichen mit Projektführung Stellen aufgebaut oder Leistungen extern eingekauft, unter anderem verschiedene Stellen für hochqualifizierte Fachleute, vor allem Ingenieure, die angesichts des Fachkräftemangels nicht einfach zu besetzen waren und sind.

Veränderungen am Arbeitsplatz

Die Modernisierung forderte auch von den Angestellten einiges ab. Marc Ringeisen, der Anfang 2017 als Leiter Personal zu den Appenzeller Bahnen stiess, erlebte aber ein verständnisvolles, motiviertes Personal, das die baubedingten Umstellungen sehr professionell mittrug.

Die Modernisierung verändert den Arbeitsplatz und das berufliche Umfeld für die meisten der Beschäftigten: Lokführerinnen

finden sich in einem hochmodernen Führerstand wieder, in den Werkstätten sind Laptops so wichtig wie die Schraubenschlüssel, die Zugbegleiter freuen sich über den niederflurigen Einstieg, der es auch allen jenen leicht macht, die bislang auf Hilfe angewiesen waren – vom Kinderwagen bis zum Gehbehinderten –, und ein Kundeninformationssystem unterstützt die Fahrdienstleiter beispielsweise mit automatisierten Durchsagen an den Bahnhöfen.

Modernisierung heisst auch Effizienzsteigerung.

Befürchtungen weichen Neugier

«Die Lokführerinnen und Lokführer wurden auf den neuen Linien und Zügen ausgebildet und geprüft. Als die ersten von dieser Ausbildung berichteten und dabei durchwegs sehr angetan waren, sprachen sich diese positiven

Einschätzungen rasch herum, und bei vielen wichen Befürchtungen der Neugier auf das, was da kommen sollte,» sagt Ringeisen.

Modernisierung heisse aber auch Effizienzsteigerung. So können beispielsweise die Unterhaltsarbeiten an den neuen Zügen an weniger Standorten vorgenommen werden, was für einige Mitarbeiter einen Wechsel des Arbeitsplatzes mitbringt. Auch die zunehmende Digitalisierung beeinflusst die Entwicklung: «Unsere Fahrgäste kaufen ihre Billette mehr und mehr online. Daraus ergeben sich nicht nur am Schalter, sondern auch an den Automaten rückläufige Verkaufszahlen, was zur Schliessung einzelner Verkaufsstellen führte.» Beide Massnahmen seien gut begründet, und zusammen mit den betroffenen Mitarbeitern konnten Anschlusslösungen vereinbart werden. Die Freude am Neuen überwiegt und ist riesig. «Endlich sind wir wieder auf der Höhe der Zeit», sagen viele und sind stolz, ihren Teil zum guten Gelingen beitragen zu können.



GYSI LEONI MADER AG

INGENIEURE GEOTECHNIKER GEOLOGEN HYDROGEOLOGEN
Konradstr. 54 8005 Zürich 043 444 70 30 glm@glm-lgs.ch

Unser Beitrag zum Ruckhaldentunnel:

Projektierung, Submission, Fachbauleitung, sowie geologische Begleitung der Grundwasserabsenkung des Grundwasservorkommens Riethüsli mit Rückversickerung (Subplaner der INGE Ruckzug)

- 7 Entnahmebrunnen, Tiefe bis 47 m
- 11 Rückgabebrunnen, Tiefe bis 30 m
- Umfassende Überwachung

Gysi Leoni Mader AG, ihr zuverlässiger Partner für Geotechnik und Geologie

- Baugruben / Foundationen
- Hangsicherungen
- Wasserhaltungen / Versickerungen
- Geotechnische Beratungen
- Expertisen / Prüfmandate
- Baugrunduntersuchungen
- Altlasten / Gebäudeschadstoffe

Abbildung: Wickeldrahtfilterrohr Grundwasserabsenkung Ruckhaldentunnel



Der flinke Appenzeller

Tel. 071 353 04 60
www.schochmb.ch

SKIGEBIET
Ebenalp
Horn

WINTER-SAISONABO
Unser Winter-Saisonabo ist jeweils ab 1. Oktober auch für die Wandersaison gültig
GÜLTIG AB 1. OKTOBER

WIR DANKEN DEN APPENZELER BAHNEN FÜR DIE PARTNERSCHAFTLICHE ZUSAMMENARBEIT!

Wir planen und realisieren komplexe Vorhaben in den Bereichen Bau, Verkehr, Umwelt und Energie.

Für gesellschaftlich relevante Lösungen, die auch morgen überzeugen.

tbfpartner
Planer und Ingenieure

www.tbf.ch

Der Quantensprung

Elmar Weidele kam nach langen Jahren im Verkauf bei Swissair und Swiss 2014 an den Schalter der Appenzeller Bahnen in Appenzell. Er hat es nie bereut. Er freut sich am neuen Rollmaterial und der durch die umfassenden Bauarbeiten gewonnenen neuen Identität der AB.

«Am Schalter der Appenzeller Bahnen am Bahnhof Appenzell geht es manchmal so international zu wie an den Verkaufsstellen der Swiss am Zürcher Flughafen», schmunzelt Elmar Weidele. 28 Jahre lang stand der gelernte Betriebsdisponent in Diensten der Swissair und der Swiss, zuletzt betreute er wichtige Kunden wie das Schweizer Olympiateam. In all diesen Jahren war Weidele mit öffentlichen Verkehrsmitteln von seinem Wohnort in Brunnadern an seinen Arbeitsplatz im Umfeld des Flughafens Kloten gependelt. Doch als seine Abteilung nach Basel verlegt wurde, war die Schmerzgrenze überschritten: Weidele verliess die weltläufige Swiss und wechselte vor vier Jahren zu den Appenzeller Bahnen.

«Wir am Schalter verkaufen nicht einfach Billette, wir stehen ein für diese Bahn.»

Kerosin im Blut

Ein Karriererückschritt? «Nein, keineswegs. Ich hätte mir das zwar nicht vorgestellt, nochmals in einem Bahnunternehmen zu arbeiten. Dazu floss zuviel Kerosin in meinem Blut. Aber mit den Appenzeller Bahnen ist das etwas anders. Ich liebe das Appenzellerland, die gepflegte Kultur und den Tourismus. Bei der Bahn fühle ich mich nahe bei den Menschen. Hier kennt man sich noch, und es wird sehr grosser Wert auf den Kundenkontakt gelegt. Wir am Schalter verkaufen nicht einfach Billette, wir stehen ein für diese Bahn.» Die Modernisierung sei ein grosser, sehr wichtiger Schritt. «Die Appenzeller Bahnen schienen den Zug weitgehend verpasst zu haben. Jetzt machen sie einen Quantensprung. Es war höchste Zeit. Das erleichtert uns auch die Arbeit im Verkauf. Mit diesen Zügen reist man gerne.»

Weidele arbeitete bisher am Schalter in Appenzell und als Ablöser in der Verkaufsstelle in Teufen, welche Ende 2018 schliesst. «Das ist der Lauf der Zeit. Die Billettverkäufe am Schalter sind rückläufig, das schleckt keine Geiss weg, und darauf müssen die Appenzeller Bahnen reagieren.» Die Anschluss-

lösungen mit einem Billettverkauf in einem örtlichen Geschäft sind eine Alternative, «zumal wir in Appenzell mit Rat und Tat zur Seite stehen und auf Bestellung auch Billette und Reiseunterlagen bereitstellen, die nicht am Automaten erhältlich sind, und diese noch am selben Tag an die Verkaufsstelle ausliefern». Bei allem Trend zur Digitalisierung setzt Weidele darauf, dass für die AB der direkte Draht zum Kunden am Schalter auch in Zukunft ein wichtiges Credo bleiben wird. «Der emotionale Wert und die Bindung an die Appenzeller Bahnen lassen sich zwar nicht in Franken und Rappen beziffern, aber die breite Loyalität aus der Bevölkerung ist umso mehr sichtbar.»



Für eine nachhaltige Drucksachenproduktion

Das neue und moderne, komplett in Grün gehaltene Firmenlogo, symbolisiert nicht nur den Glauben an die Grafische Industrie und deren Zukunft, sondern unterstreicht auch die Überzeugung der nachhaltigen Drucksachenproduktion der Druckerei Lutz AG.

Der komplett wasserlose Druckprozess und der umweltschonende Ansatz harmonisieren mit den immer stärker gefragten Umweltaspekten und der grossen Nachfrage nach nachhaltiger Produktion. Geschäftsführer Tobi Lutz erklärt die Besonderheiten seiner Druckerei und des in der Schweiz einmaligen Druckverfahrens: „Bei uns ist das Sprichwort «wir kochen auch nur mit Wasser» wörtlich zu nehmen. Tatsächlich brauchen wir das Wasser nur zum Kochen – für die Druckprozesse brauchen wir es nicht! Wir bezeichnen uns als kleine aber sehr innovative und vor allem nachhaltige und umweltbewusste Druckerei. Seit nun mehr gut 12 Jahren drucken wir wasserlos und sind die einzige Akzidenzdruckerei in der Schweiz, die einen komplett wasserlosen Fortdruck garantiert. Ebenso versuchen wir uns täglich in Sachen Nachhaltigkeit zu verbessern. Gegenüber den üblichen Praktiken, CO2 zu kompensieren, setzen wir alles daran, dieses möglichst gar nicht entstehen zu lassen. Diese Anstrengungen werden auch stetig weiterverfolgt“.



Den Druckerzeugnissen selber sieht man nicht an, dass sie ein wenig anders produziert wurden. Modernste Technik sowohl im Offset-, als auch im Digitaldruck sorgt dafür, dass Broschüren, Prospekte, Flyer usw. termingerecht und im schönsten Glanz an die Kundschaft ausgeliefert werden können.

Die Motivation, gegen den allgemeinen Trend und allen Widerständen zum Trotz den wasserlosen Druckprozess einzuführen und seit über einem Jahrzehnt erfolgreich weiterzuführen, liegt im persönlichen Umweltbewusstsein des Geschäftsführers und seines Teams. „Das Wissen, dass wir unseren Kunden nachhaltige Drucksachen liefern, ist eine grosse Genugtuung. Ich glaube auch, dass es in allen Branchen immer wichtiger wird, ein Alleinstellungsmerkmal zu haben. Bei uns ist es «grün» zu sein. Diesem Weg bleiben wir treu, das sind wir unseren Kunden schuldig“, so Tobi Lutz.



Definitiv ist die Druckerei Lutz AG anders, als andere, klassische Offsetdruckereien. Schon beim Anblick des Gebäudes sieht man die grosse Photovoltaikanlage auf dem Dach, welche die Produktion zu einem beachtlichen Teil mit Strom versorgt. Für regionale Auslieferungen und Kurierfahrten oder auch für den Aussendienst setzt die Firma auf Erdgas- und Stromfahrzeuge, um hier nur ein paar wenige Punkte zu nennen und selbstverständlich gehören auch die Zertifizierungen ISO14001 und FSC zur Druckerei Lutz AG.

Die Druckerei entstand ca. 1920 und darf schon bald das 100-jährige Bestehen feiern, worauf man sehr stolz sein kann. Im Jahr 1953 ging die Firma an den Grossvater, welcher die Druckerei bis ins Jahr 1981, führte. Aus dieser Zeit stammt auch der Name «Druckerei Lutz AG». Anschliessend übernahm Heini Lutz die Geschäfte. Er führte die ursprüngliche Buchdruckerei erfolgreich ins neue Zeitalter des Offsetdrucks. Und seit dem 1. Januar 2008 führt Tobi Lutz in der dritten Generation, die Geschicke in Speicher. Die Druckerei Lutz AG kann also auf eine langjährige Tradition zurückblicken und kombiniert auch heute noch ursprünglichen Buchdruck mit Offsetdruck, bis hin zum modernen Digitaldruck.

Druckerei Lutz AG
Hauptstrasse 18, 9042 Speicher AR
Telefon 071 344 13 78
info@druckereilutz.ch



Unkonventionell



Schonend



Sparsam



Umweltbewusst



Nachhaltig

Die Modernisierung geht weiter

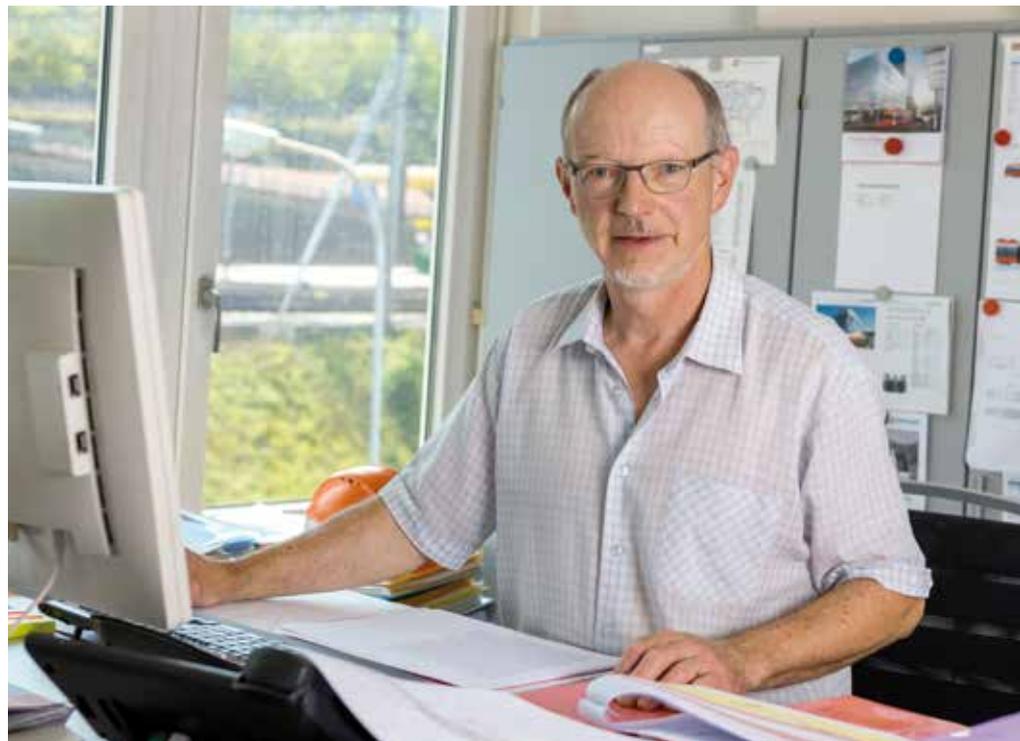
Bauingenieur Stefan Dörig hat die Modernisierung der Appenzeller Bahnen an leitender Stelle seit 2013 begleitet. Er zieht ein sehr positives Fazit.

«Als ich meine Stelle bei den Appenzeller Bahnen vor fünf Jahren antrat, gingen alle Beteiligten noch davon aus, dass die neue Durchmesserlinie im Dezember 2016 in Betrieb gehen würde. Es sollte anders kommen», erinnert sich Stefan Dörig. Der Bauingenieur war an anderer Stelle 20 Jahre zuvor in eine Studie vertieft gewesen, die den Nutzen des Bahnbetriebs mit einem Riethüslitunnel mit jenem eines Busbetriebes verglich. Der Bahnbetrieb mit Tunnel schwang obenaus, was den Berufspendler Dörig, der täglich auf der Strecke Appenzell–St.Gallen im Zug sass, auch persönlich freute. «Im Bus kann ich nicht lesen, weil mir schlecht wird.»

Millimeterarbeiten

Dörig ist Ingenieur durch und durch. Wenn er von seiner Arbeit erzählt, gilt es stets, konzentriert zuzuhören, seine Gedanken fliegen; ihnen zu folgen, ist für den Laien sehr herausfordernd. Doch flugs ist eine Skizze angefertigt, um das für den Laien Unverständliche anschaulich zu machen, beispielsweise beim neuen Perron am Bahnhof Lustmühle, bei dem es darum ging, in einer Kurve für den behindertengerechten Ein-/Ausstieg einen auf wenige Zentimeter beschränkten Spaltabstand von der Perronkante zum Trittbrett des Zuges zu erhalten.

In den Jahren 2007 bis 2009 war im Zuge einer Neuausrichtung des Agglomerationsverkehrs aus dem Riethüslitunnel die Durchmesserlinie (DML) Appenzell–St.Gallen–Trogn mit dem verkürzten Ruckhaldetunnel



externen Fachingenieuren, das sich monatlich traf, um Planung und Arbeiten zu koordinieren und wegweisende Entscheidungen zu treffen.

Rollende Planung

Baureif war das Projekt damals noch nicht. Laufend musste nachgebessert werden. «Vor allem in Bezug auf die Bahntechnik, das Konzept und die Koordination mit weiteren

Damit sich die Realisierung nicht unnötig verzögerte, wurden parallel dazu die Ausschreibungen auf der Basis der Bauprojekte vorangetrieben. «Als am 23. November 2015 die ersehnte Baugenehmigung aus Bern eintraf, waren wir für den Baustart bereit. Schon in der nächsten Woche wurde mit den Arbeiten am Ruckhaldetunnel begonnen.» Von da an lief alles nach Plan – keine Selbstverständlichkeit angesichts der komplexen Aufgabe mit mehreren Teilprojekten, die es laufend zu koordinieren galt, auch mit beigezogenen externen Ingenieuren.

Stefan Dörig zieht eine durchwegs positive Bilanz. «Das Gesamtprojekt musste reifen, die dadurch bedingte Verzögerung hat es nochmals besser werden lassen.» Nach der Eröffnung der DML wird Dörig die realisierten Projekte abrechnen und abschliessen. «Die Modernisierung der AB aber geht weiter, etwa am Güterbahnhof in St.Gallen. Das und weitere Grossprojekte werden die AB noch einige Jahre beschäftigen. Bei deren Realisierung werde ich aber bereits pensioniert sein.»

In den Jahren 2007 bis 2009 wurde im Zuge einer Neuausrichtung des Agglomerationsverkehrs aus dem Riethüslitunnel die Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogn

geworden. Nach der Sicherstellung der Finanzierung und der Einreichung der Auflageprojekte der DML 2009 und 2011 wurde die DML-Projektleitung 2013 neu organisiert – und Stefan Dörig wurde Mitglied der AB im neuen Gesamtprojektteam zusammen mit

Projekten über die ganze Streckenlänge war eine ergänzende und vertiefte Bearbeitung erforderlich», erinnert sich Dörig. Schliesslich musste das gesamte Betriebs- und Lichtraumprofilkonzept überarbeitet und dokumentiert werden.

Appenzeller Bahnen kommen mit Abacus und xerxes ans Ziel

Im Zug einer umfangreichen Modernisierung haben die Appenzeller Bahnen auch die bisherige administrative Branchenlösung durch das Standard-ERP von Abacus ersetzt. Angesichts der vielen Umsysteme und Speziallösungen ist es primär seiner Systemoffenheit zuzuschreiben, dass es heute die Prozesse in allen Unternehmensbereichen qualitativ besser und gleichzeitig effizienter abwickelt als seine Vorgängerin.

.....
 Der elektronische Visumsprozess verringert und beschleunigt Arbeitsschritte.

Den St.Gallern sage man ein gutes Verhältnis zum Appenzellerland nach, schreibt das St.Galler Tagblatt und führt das interessanterweise primär auf die Appenzeller Bahnen (AB) zurück. Derzeit finden sie sich mitten in einem Modernisierungsprozess, der alle Bereiche erfasst hat. Er reicht von personellen Veränderungen in der Führung über neue Streckenverläufe wie etwa der Bau des 700

Meter langen Tunnels Ruckhalde bis zur Anschaffung 16 neuer Züge sowie zum Ausbau des Fahrplans mit teilweise Viertelstundentakt. Dazu gehört auch die Modernisierung der IT, wozu nebst der Erneuerung der Infrastruktur eine Bahnlogistik- und auch eine ERP-Lösung dazu gekommen sind. Der Umstieg wurde 2013 beschlossen.



.....
Dani Mattle:

«Die AB werden in einem Takt fahren, wie er einer Region der Pendler im Nahverkehr würdig ist.»
.....



«Rausgeholt, was möglich war»

Ab Dezember 2018 können Kunden aus Richtung Appenzell halbstündlich und umsteigefrei ins St.Galler Stadtzentrum fahren. Ab März 2019 verkehren die Appenzeller Bahnen auf der neuen Durchmesserlinie zwischen Teufen und Trogen während der Hauptverkehrszeiten im Viertelstundentakt. Der neue Fahrplan ist das Ergebnis eines langwierigen Entscheidungsweges, bei dem Dutzende Varianten geprüft wurden.

Wenn ab März 2019 während der Hauptverkehrszeiten die Züge der Appenzeller Bahnen zwischen Teufen und Trogen im Viertelstundentakt fahren und alles funktioniert, wird Dani Mattle, Leiter Betriebszentrale, ein Stein vom Herzen fallen, auch wenn er sich schon heute sicher ist, dass es so sein wird, wie es nach langen Monaten des Grübelns und einigem Hin und Her mit den Anliegerkantonen beider Appenzell und St.Gallen beschlossen worden ist. Die AB werden auf diesem Teilstück in einem Takt fahren, wie er einer Region der Pendler im Nahverkehr würdig ist. Mit dem Viertelstundentakt wird

auf der zahnradfreien Strecke erst möglich macht. Der Takt der Züge musste auf dieser Strecke erhöht werden, weil in den Hauptverkehrszeiten die Züge überfüllt waren. Doch nun ging es darum, diese neuen Optionen möglichst optimal ans Netz von SBB, Turbo und SOB anzubinden. Und da war rasch klar, dass es eine perfekte Lösung bei vier Minuten kalkulierter Umsteigezeit von und nach allen Anschlussrichtungen nicht geben wird. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Anschlusszüge sind über die ganze Stunde verteilt. 23 Fahrmöglichkeiten stehen ab dem Bahnhof St.Gallen während einer Stunde zur Verfügung. Doch welcher Anschluss soll in welcher Priorität sichergestellt werden? Das Hauptproblem sind die Taktzeiten der schnellen SBB-Züge. Diese stimmen nicht mit den S-Bahnen überein und verunmöglichen für zahlreiche Anschlusspartner einen wirklich kundenfreundlichen Fahrplan. Dazu kommt, dass diese Züge nicht während dem ganzen Tag und auch nicht ganztägig halbstündlich verkehren.

.....
 Nun ging es darum, die neuen Optionen
 möglichst optimal ans Netz von SBB,
 Turbo und SOB anzubinden.

es für sie nun sehr attraktiv. Wer am Feierabend noch eine Arbeit abschliessen möchte, nimmt einfach den nächsten oder übernächsten Zug. Wer am Morgen spät dran ist, darf getrost den nächsten Zug abwarten. Der Zeitverlust ist minimal. Auch abends verkehren nun Züge anstelle von Bussen von St.Gallen nach Appenzell – und das alle 30 Minuten. Ein neues Bahnzeitalter wird beginnen.

Höherer Takt möglich

Die Aufgabe von Dani Mattles Team bestand darin, das fahrplanmässig Beste aus der tunnelbedingten Verkürzung der Fahrzeit zwischen St.Gallen und Riethüsli um zwei Minuten herauszuholen. Wegen zwei Minuten einen teuren Tunnel bauen, wie kann man nur, monierten manche. Doch sie übersahen den eigentlichen Gewinn einer zusätzlichen Kreuzungsstelle, die den dichteren Bahnverkehr und den Einsatz von neuen Zügen

Der Fahrplan der Appenzeller Bahnen musste zudem möglichst effizient gestaltet werden, damit nicht zu viele Zugkompositionen gekauft werden mussten. Mit diesem effizienten Fahrplan liegen die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge von und nach Trogen gegenüber den Zeiten von und nach Appenzell um acht Minuten auseinander. Ein Herstellen aller Anschlüsse ist darum, leider, nicht möglich. Von den Pendlern nach Zürich sind gute Anschlüsse an die schnellen Schnellzüge gewünscht. Diese kommen in St.Gallen zur Minute .05 und .35 an und fahren zur Minute .25 und .55 ab. Rechnet man noch die Umsteigezeit, müssten die Züge der AB um Minute 21/51 in St.Gallen eintreffen und dann 18 Minuten bis Minute 09/39 warten, um die Umsteigepassagiere von den schnellen Schnellzügen noch mitzunehmen:



Anzeige

Die Appenzeller Bahnen graben sich für ihre Kunden durch Berge.

Und wir helfen dabei die Kunden und alle Schweizer gut ans Ziel zu bringen...

Den Appenzeller Bahnen wünschen wir viel Erfolg beim Abschluss des Tunnelbauprojektes und für die Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnitts. Wir freuen uns über die sehr gute und langjährige Zusammenarbeit.

Trapeze

Individuelle Softwarelösungen für einen reibungslosen Betrieb!

www.trapezgroup.com



Im Halbstundentakt ist dies ein Ding der Unmöglichkeit. Und so galt es, Prioritäten zu setzen. Mattles Team fokussierte auf die Interregiozüge, die zwar etwas länger nach Zürich unterwegs sind, dafür aber im Halbstundentakt, abends und an Wochenenden immer verkehren und auch die Bahnhöfe Gossau, Flawil, Uzwil und Wil bedienen. Genau diese Haltepunkte sind für zahlreiche Pendler und Berufsschüler wichtig. Doch nun begann das Ringen mit den Anliegerkantonen, denn es war klar, dass es Kompromisse zu schmieden galt. Nicht alle Haltestellen auf der Strecke würden gleichermassen profitieren. Das Team von Mattle entwickelte eine Software, mit der es das Fahrplangerüst während des vorgegebenen Halbstundentaktes der Schnellzüge der SBB Minute um Minute verschieben konnte, um die Auswirkungen für jeden einzelnen Anschluss zu simulieren. So kam es, nach verschiedenen Variantendiskussionen, schliesslich zum jetzigen Fahrplan.

Dani Mattle ist verhalten zufrieden. «Wir haben herausgeholt, was möglich war.» Er blickt aber schon in die fernere Zukunft, auf das Jahr 2030, wenn ein zusätzlicher Schnellzug St.Gallen und Zürich einander näherbringen wird. Es geht um das weitere Optimierungspotenzial etwa auf der Strecke Gossau–Wasserauen, wo an einigen Kreuzungsstellen schon geringe Verspätungen eines Zuges den Fahrplan aus dem Takt bringen können. Da spielen dann auch Faktoren wie der Türöffnungsmechanismus

oder das Beschleunigungs- und Bremspotenzial der neuen Züge eine Rolle, um die eine oder andere halbe Minute herauszuholen. Auf der Durchmesserlinie Trogen–Teufen sind die technischen Voraussetzungen für einen durchgehenden Viertelstundentakt geschaffen, auch mit dem neuen Rollmaterial,

.....
Der Takt der Züge musste erhöht werden, weil in den Hauptverkehrszeiten die Züge überfüllt waren.

bestehend aus zehn Zügen für den Fahrplanverkehr und einem Ersatzzug. Doch gelte es zum einen, zuerst die Entwicklung der Passagierzahlen abzuwarten, zum anderen das Interesse der Kantone, die die Dienstleistungen der Appenzeller Bahnen bestellen. Die AB werten alle Kundenrückmeldungen sorgfältig aus.

Die Fluglotsen der Bahn

Für die Fahrdienstleiter in der Betriebszentrale in St.Gallen ändert sich mit dem verdichteten Fahrplan nicht allzu viel. Natürlich muss im Viertelstundentakt der Verkehr intensiver überwacht werden. Fluglotsen gleich sitzen sie vor zwölf in zwei Sechserreihen angeordneten Flachbildschirmen und überwachen den Bahnverkehr auf den Strecken Gossau–Wasserauen, Trogen–Appenzell und Frauenfeld–Wil. Es gibt drei solche Arbeitsplätze.

Bei normalem Verkehrsverlauf ist nur einer besetzt, doch in Sekundenschnelle, etwa bei einer Zugspanne oder einer Beeinträchtigung auf der Strecke, ist das ganze Team gefragt, um Streckensperrung und Bahnersatz zu organisieren oder im Notfall Polizei, Feuerwehr und Rettung zu mobilisieren.

Unterstützt werden die Fahrdienstleiter von einem Kundeninformationssystem, das Zugverspätungen automatisch auf Fahrgastanzeigen und auf die Online-Apps verteilt. Die Fahrwege der Züge werden durch die Fahrdienstleiter über ein Leitsystem in der Betriebszentrale überwacht, sind aber vor Ort durch elektronische oder Relaisstellwerke gesichert. Die Stellwerke vor Ort sind für die Schaltung und Überwachung von Weichen, Barrieren und Signalen verantwortlich und stehen im Falle eines Computerausfalles bereit. Damit rechnet niemand. Aber man weiss ja nie. Die Betriebszentrale ist für den neuen Fahrplan und das neue AB-Zeitalter jedenfalls bereit.

Zwei Drittel Pendler
 Auf der Linie Trogen–St.Gallen–Appenzell fahren zwei Drittel der Pendler nach St.Gallen. Etwa ein Viertel der aus Richtung Teufen und Trogen ankommenden Passagiere steigen auf die Schnellzüge in Richtung Gossau–Wil–Zürich um. Ein Zehntel der Reisenden fährt in alle anderen Richtungen.



Anzeige

EBP

Wir gratulieren den Appenzeller Bahnen zu ihrem Jahrhundertprojekt.

ebp.ch



LEADER ist eine Marke – und davon profitieren auch Sie!

Der LEADER ist zum Label für ein starkes Unternehmertum mit Visionen geworden. Ob Firma, Verband oder Organisator einer Veranstaltung: Wir sind Ihr Partner und realisieren mit Ihnen ein Magazin, das vollumfänglich oder teilweise anzeigenfinanziert ist, professionell umgesetzt wird und direkt von unserer Marke profitiert. Bei Fragen stehen wir Ihnen per Telefon unter 071 272 80 50 oder via Email unter leader@metrocomm.ch gerne zur Verfügung. www.leaderonline.ch

Presented by
LEADER

SPECIAL

Gut Ding will Weile haben

Gut Ding will Weile haben: Das gilt für die Modernisierung der Appenzeller Bahnen und insbesondere für den Ruckhaldetunnel. Und angesichts der vielen Variantendiskussionen gilt auch: Kommt Zeit, kommt Rat – oder: Ende gut, alles gut.

.....
 Schon 1872 zerbrachen sich Ingenieure den Kopf über einen Tunnel zur Überwindung der Steigung von St.Gallen hinauf ins Riethüsli.

Fast 150 Jahre ist es her, seit sich 1872 Ingenieure erstmals die Köpfe zerbrachen über einen Tunnel zur Überwindung der Steigung vom St.Galler Bahnhof hinauf ins Riethüsli. Doch es kam anders: Nachdem die Stadt St.Gallen die beabsichtigte Streckenführung entlang der heutigen Teufenerstrasse unter sagt hatte, wurde ein eigenes Trasseee gebaut, das den Höhenunterschied mit damals 95 Promille Steigung in der engsten Eisenbahnkurve der Welt mit 30 Meter Radius unter dem Einsatz von Zahnstangen überwand. 1970 wurden mit Hofstetten und Berneck weitere Tunnelvarianten geprüft. Die Pläne verschwanden in der Schublade. In den

1990er-Jahren wurde auch ernsthaft über die Einstellung des Bahnbetriebs und den Ersatz durch Busse nachgedacht. Die Studien dazu brachten aber ein eindeutiges Ergebnis: Die Bahn schwang obenaus. Ende der 1990er-Jahre wurde eine Variante mit einem Kurtunnel geprüft. Doch letztlich fehlte der grosse Wurf.

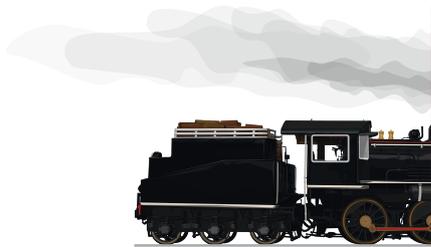
Denn mit einem Tunnel alleine würde sich das Problem eines zunehmend dichteren Verkehrs auf der Langsamstrecke vom Riethüsli nach St.Gallen nicht lösen lassen. Neu gestellt wurden die Weichen mit der Agglomerationspolitik des Bundes, die erstmals einen





Blick auf das Ganze erlaubte. Das 2009 eingereichte und 2011 überarbeitete Projekt zum Ausbau des Appenzeller Bahnhofs und der Neubaustrecke Ruckhalde wurde nach der Genehmigung der Finanzierung im Jahr 2013 kurz darauf mit der Annahme der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zum grossen Wurf. Jetzt konnte eine umfassende Modernisierung in Angriff genommen werden mit dem Ruckhaldetunnel und der Durchmesserlinie Appenzell–St.Gallen–Trogen.

Nun ging es Schlag auf Schlag: 2016 wurde im August am Portal Nord, im November am Portal Süd mit dem Vortrieb für den Ruckhaldetunnel begonnen, schon im Juli 2017 kam es zum Tunneldurchstich. Das Jahr 2018 war dann geprägt vom Totalunterbruch der Strecke zwischen St.Gallen und Teufen mit einem Ersatzbetrieb mit Bussen. Der 7. Oktober 2018 wird als offizieller Termin mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke mit den neuen Tango-Zügen in die Geschichte eingehen.



1889

Eröffnung Linie St.Gallen–Gais über die legendäre Ruckhalde-Kurve

1988

Abklärung zu einer doppelspurigen Gleisführung

1872

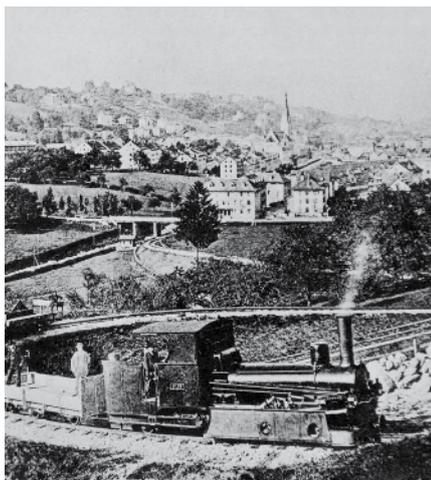
Erstmalige Idee zu einem Tunnel Berneck-Höhe

1970

Prüfung weiterer Tunnel-Varianten: Hofstetten und Berneck

1993

Bau der neuen St.Leonhard-Brücke mit Einbezug neuer Linienführung möglich?



1997/98
Prüfung
der Variante
Kurztunnel

2013
Finanzierungs-
genehmigung
Kantone und Bund

2016
April
Spatenstich-Feier
Riethüsli
August
Tunnelanschlag-
Feier,
Portal Nord
November
Vortriebsbeginn
Portal Süd

2018
Februar
Beginn Innenausbau,
Einbau Bahntechnik
April
Abbruch Brücke und
Rückbau Trasse – Baubeginn
Wanne Güterbahnhof
und Kreuzungsstelle Liebegg
April–Oktober
Totalunterbruch zwischen
St.Gallen und Teufen
7. Oktober
Inbetriebnahme Neubaustrecke
mit neuen Zügen
Dezember
Fahrplanwechsel
und durchfahrende Züge
Trogen–St.Gallen–Appenzell:
neues Angebotskonzept

2009
Projekteingabe
Ausbau AB-Bahnhof
und Neubaustrecke
Ruckhalde

2015
Baubewilligung und
Start Realisierung

2017
Juli
Tunneldurchstich-Feier





Die Metallbauer aus dem Appenzellerland

Forren 2 \ 9056 Gais \ willi-metallbau.ch



UGS Baugrunduntersuchung AG 9434 Au SG

Hauptstrasse 83 Tel.: 071 744 83 76 Mob.: 079 629 72 84 ugs-geologie@ugs-au.ch

www.ugs-au.ch

Geologische Baugrundsondierungen

- SPT-Rammsondierung
- Rotationskernbohrung

**Herzlichen Dank der Bauherrschaft für den spannenden
Auftrag und das grosse Vertrauen.**

Ausführung Fachplanung

Elektro Bereich 50Hz NS

- Publikumsanlagen
- Technikgebäude
- Elektroverteilungen



Herisau | Appenzell | www.eplanhuber.ch

Auf der
Suche nach
Struktur?



Die Software für Ihre
Prozesse

einfach, flexibel, schnell und transparent

viflow.ch

Kronberg – der Familien- und Freizeitberg im Appenzellerland

Kraft tanken, die Aussicht geniessen, sich von der Natur verzaubern zu lassen, seine Grenzen ausloten und ein wenig überschreiten: Wer all dies auf kleinem Rahmen erleben möchte, ist am Kronberg – dem Familien- und Freizeitberg – goldrichtig: Es warten zahlreiche Möglichkeiten wie eine Bobbahn, ein Seilpark, ein Motorikpark, ein Berg- und Talrestaurant sowie diverse wunderschöne Wanderwege auf Sie! Die Anreise erfolgt bequem mit den Appenzeller Bahnen nach Jakobsbad mit Halt auf Verlangen.

fantastischer Aussicht auf den Alpstein oder eine Wanderung hinunter ins Tal. Hier haben Sie die Qual der Wahl: Wollen Sie direkt nach Jakobsbad gelangen oder darf es eine längere Wanderung über die Scheidegg oder über die Petersalp sein? Auf jeden Fall wird der Ausflug auf den Familien- und Freizeitberg bei guter Fernsicht mit einem faszinierenden Ausblick belohnt: Das Berner Oberland, die Zentralschweizer Berge und das Bodensee Dreiländereck liegen direkt vor den Augen.



Auf rasanter Fahrt mit der Kronberg-Bobbahn.

Wer lieber länger auf dem Berg verweilt, entspannt auf einer der Ruhe-Liegen und genießt die Aussicht. Auch ein knurrender Magen ist kein Problem: Das heimelige Berggasthaus mit Aussichts- und Sonnenterrasse sowie einer urchig-gemütlichen Gaststube laden zum Verweilen ein, während das Team um Bergwirt Rolf Fankhauser regionale Köstlichkeiten auf den Tisch zaubert. Für abwechslungsreiche Stunden für Jung & Alt ist also sowohl auf dem Berg wie auch im Tal gesorgt. «Chönd zonis!»

Öffnungszeiten der Luftseilbahn

bis 21. Oktober	Mo – So 8 bis 18 Uhr
ab 22. Oktober	Mo – Fr 9 bis 17 Uhr
	Sa / So 8 bis 17 Uhr

Der Kronberg bietet für alle Etwas: Im Tal locken diverse nicht alltägliche Angebote. Sei es eine rasante Fahrt auf der Bobbahn, ein waghalsiger Trip auf dem Seilpark oder ein Austesten des Gleichgewichtssinns auf dem ersten Motorikpark der Schweiz.

Bei Hunger bietet das Talrestaurant einfache warme und kalte Gerichte an. Wer höher hinaus möchte, der besteigt die Luftseilbahn. Diese führt gemütlich in acht Minuten auf den 1663 m ü. M. gelegenen Kronberg. Als Ausgangspunkt von vielen reizvollen Wanderungen durch sanfte Hügel bietet der Kronberg für jede Altersgruppe das Passende. Sei es ein leichter Rundweg mit



Kraft tanken und die prickelnde Sonne auf der Haut spüren

Wir gratulieren der Appenzeller Bahnen AG herzlich zur Modernisierung und bedanken uns für das Vertrauen und die sehr geschätzte Zusammenarbeit.

SCHATZ/MANN
BAU/ENGINEERING/

9230 Flawil 071 393 27 22 schatzmann-bauengineering.ch



ELEKTROTECHNIK
Huber+Monsch
Starkstrom | Automation | Telematik | Informatik
www.hubermensch.ch

Herzlichen Dank für den geschätzten Auftrag.

Wir verbinden Menschen und Technik.

heroshygiene gmbh

Natürlich sauber.

Verbrauchsmaterial und Hygiene für die Appenzeller Bahnen und vielleicht schon bald für Sie? Danke für die gute Zusammenarbeit.

heros hygiene gmbh | Wiesgasse 1 | 9444 Diepoldsau
Telefon +41 71 770 03 37 | Fax +41 71 770 03 38 | info@heroshygiene.ch | www.heroshygiene.ch

Bau

Sieber
GmbH

9410 Heiden • Tel. 071 890 03 77
www.sieber-bau.ch

Bereit, wenn die AB rufen!

Nach einer öffentlichen Ausschreibung haben die Appenzeller Bahnen im Frühling 2017 den Bahnersatzauftrag im Rahmen ihrer Modernisierung der Strecke St.Gallen–Teufen an PostAuto übertragen. Die Idee der PostAuto-Verantwortlichen, den Auftrag mit bestehenden Regionallinien zu verknüpfen, überzeugte durch Effizienz und Effektivität und damit einem optimalen Kosten-/Nutzenverhältnis.



im Zusatzpostauto mehrere Sitzplätze unbenutzt blieben. Mit rasch eingeleiteten Kommunikationsmassnahmen spielten sich die Auslastungen der beiden Postautos dann aber sehr gut ein.

Die Zusammenarbeit zwischen den Appenzeller Bahnen und PostAuto wurde mit diesem Grossauftrag nochmals intensiviert. Denn bereits im Sommer 2016 hat PostAuto von den Appenzeller Bahnen den Auftrag erhalten, die Linie Teufen–Speicher–Speicherschwendi sowie die Fahrten anstelle der Züge der Appenzeller Bahnen der Früh-, Abend- und Nachtzüge auf der Strecke St.Gallen–Teufen–Gais–Appenzell zu übernehmen. Mit dem Abschluss der Modernisierung der Appenzeller Bahnen werden die Fahrten wieder von der Strasse auf die Schiene verlegt. PostAuto bedankt sich bei den Appenzeller Bahnen ganz herzlich für den Auftrag. Mit einem ebenso herzlichen «MERCI» verabschiedet sich PostAuto bei den ans Herz gewachsenen Fahrgästen. Wir wünschen den Appenzeller Bahnen allzeit gute Fahrt und freuen uns, wenn wir auch in Zukunft ihr Bahnersatz-Partner sein dürfen. PostAuto ist bereit, wenn die AB ruft!

Zum Einsatz kamen Gelenkpostautos, die auch auf den Linien 201 Schnellbus Arbon–St.Gallen, 203 Wittenbach–St.Gallen und 200 Arbon–Wittenbach–St.Gallen verkehren. Diese Linien boten sich förmlich an, sie mit dem Appenzeller Bahnen Auftrag nach Teufen zu verknüpfen. So konnten die Fahrten im 30 Minuten-Grundtakt mit nur einem zusätzlichen Gelenkbus gefahren werden. Die Reisenden hatten so zudem den Vorteil, bereits die Durchmesserlinie der AB sozusagen Probe zu fahren und im Postauto bis zum Marktplatz oder bereits ab dem Marktplatz sitzen zu bleiben.

Die weiteren drei Gelenkpostautos, welche zusätzliche Leistungen wie Verstärkungskurse in den Hauptverkehrszeiten oder Frühkurse fuhren, starteten von Appenzell und Teufen aus. Damit stellte PostAuto sicher, dass die Pendler zuverlässig und mit möglichst einem grossen Sitzplatzangebot nach St.Gallen reisen konnten – einfach auf der Strasse. Die grösste Herausforderung bestand darin, dass die Fahrgäste zu Beginn

im April 2018 an den Unterwegshaltestellen nicht erkennen konnten, dass zusätzlich zum «offiziellen» Bahnersatz-Postauto gleich noch ein Verstärkungspostauto kommt. So mussten viele Fahrgäste im ersten Postauto mit einem Stehplatz vorliebnehmen, während



Walter Schwizer

PostAuto-Region Ostschweiz

St. Leonhardstrasse 20, 9001 St.Gallen



Die Modernisierung der Appenzeller Bahnen auf einen Blick

Hätten Sie's gewusst? Total kostet die Modernisierung der Appenzeller Bahnen rund 300 Millionen Franken. Dafür gibt's 16 neue Zugkompositionen ebenso wie eine komplett erneuerte Infrastruktur – inklusive eines 700 m langen Tunnels. Und eine umstiegsfreie Fahrt Ende 2021 von Appenzell via St.Gallen nach Trogen.

Ruckhaldetunnel mit 700 Metern Länge und Abbruch der 940 Meter langen Zahnradstrecke. Die Fahrzeitreduktion von zwei Minuten erlaubt u.a. die Einführung eines Viertelstundentaktes.

Der **Ausbau des AB-Bahnhofs St.Gallen** schliesst die beiden heute voneinander unabhängigen Strecken Trogen–St.Gallen und Appenzell–St.Gallen zusammen und ermöglicht damit die Fahrt durch das Stadtzentrum St.Gallen ohne Umsteigen.

Durch die **Streckenverlegung** auf die Nordseite des Gebäudes im Güterbahnhof St.Gallen und dem Bau einer Halte- und Kreuzungsstelle wird zukünftiges Entwicklungsgebiet im Westen der Innenstadt St.Gallen erschlossen, was die Standortattraktivität

erhöht (Inbetriebnahme voraussichtlich Ende 2021).

Die Einführung des **Viertelstundentakts** erfordert mehr Kreuzungsstellen. Die Verlängerung der Kreuzungsstelle Lustmühle trägt zur Stabilität des Fahrplans bei. Die Haltestelle wird behindertengerecht umgebaut.

Als Folge des Behindertengleichstellungsgesetzes sollen die Perronkanten im Zusammenhang mit der Anschaffung der neuen Fahrzeuge angehoben werden. Bis 2023 müssen alle Perrons für Rollstuhlgänger und Gehbehinderte **ebenerdig begehbar** sein.

Im Riethüsli liegen die **neue Bahnhaltestelle** und die Busendstation der VBSG direkt nebeneinander, in unmittelbarer Nähe der Gewerbeschule.

Der **Ausbau des Bahnhofs Teufen** umfasst eine Modernisierung des Bahnhofs mit neuen Perronanlagen, neuen Zugangswegen und einer neuen Sicherungsanlage. Es wird ein Mittelperron erstellt. Damit die neuen Züge im Viertelstunden Takt verkehren können, benötigt es ein drittes Gleis (bis August 2019).

Gesamtkosten Infrastruktur:

90 Millionen Franken, Kostenverteilung:
Kanton Appenzell Ausserrhoden
26 Millionen, Kanton St.Gallen
16 Millionen, Kanton Appenzell Inner-
rhoden 7 Millionen, Bund 41 Millionen

Investitionen Rollmaterial:

84 Mio. für Tango-Züge und 40 Mio.
für Walzer-Züge = 124 Mio.
Finanzierung durch Appenzeller Bahnen

Investitionen Stellwerkersatz:

18 Millionen (Finanzierung über den
Bahninfrastrukturfonds)





VERBUNDEN

Mit unseren Kunden pflegen wir starke Partnerschaften. Sie dürfen auf Zuverlässigkeit, Präzision und erstklassigen Service zählen. Für Fahrgäste zahlt sich das in Reisekomfort und Pünktlichkeit aus.

www.stadlerrail.com

STADLER



DAS APPENZELLERLAND TANZT

Tango

Schon bald fahren die neuen Tango-Züge entlang der modernisierten Strecke durchs Appenzellerland. Höchste Zeit, zum Tanz zu bitten: **Am 6. Oktober 2018 am Eröffnungsfest zwischen AB-Bahnhof St.Gallen und Riethüsli.**

www.modernisierung-ab.ch



Appenzeller Bahnen
Mit Herz unterwegs