

Schriftzug

| | |
|---|-----------|
| Auf und unter den Perrondächern | 4 |
| Auf der Spur des weissen Golds | 12 |
| Erfrischung auf der ganzen Linie | 22 |

Inhalt

Einleitendes

Das Netz des Lebens 3

Zukünftiges

Auf und unter den Perrondächern 4

Tierisches

Umweltschutz auf Baustellen 9

Kulinarisches

Auf der Spur des weissen Golds 12

Kniffliges

Wettbewerb 15

Natürliches

Natur am Zug 16

Fortschrittliches

Innovationen bewegen auch die Eisenbahnen. 20

Erlebnisreiches

Erfrischung auf der ganzen Linie 22

Bauliches

Verbesserte Pünktlichkeit in Einsiedeln 26

Auf einen Blick

Die SOB in Zahlen 29

Die SOB

Unterwegs für Sie 30

Impressum

Herausgegeben von der Schweizerischen Südostbahn AG,
Unternehmenskommunikation,
Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen, www.sob.ch, info@sob.ch
Erscheint in Deutsch, ist kostenlos und kann unter
www.schriftzug.sob.ch/abo bestellt werden.
Layout & Grafik: Sags, St. Gallen
Druck: Typotron, St. Gallen
Auflage: 2 900 Ex. | Papier: Olin Rough

Auswirkungen der Corona-Pandemie

Bei Redaktionsschluss war noch nicht bekannt, welches Ausmass die Corona-Krise annehmen wird. Daher kann es sein, dass gewisse Informationen in den Artikeln nicht ganz der aktuellen Situation entsprechen.

Einleitendes

Das Netz des Lebens

Der Begriff hat längst einen festen Platz in unserem Wortschatz gefunden. Er könnte vielleicht sogar schon als Modewort bezeichnet werden: Biodiversität. Locker fällt das Wort in Konversationen rund um die Themen Natur und Nachhaltigkeit. Wir müssen jedoch darauf achten, dass ständiges Darüber-Reden nicht das tatsächliche Handeln ersetzt.

Der Mensch nimmt einen immer grösser werdenden Lebensraum ein. Doch zu welchem Preis? Ein Fluss wird für den Bau eines Einkaufszentrums umgeleitet, auf einer Wiese entsteht eine Wohnsiedlung. Im Garten spriesst ein penibel getrimmter, makelloser englischer Rasen, und in der Ecke verleihen die exotischen Ziersträucher dem ganzen Bild den richtigen Farbtupfer. Der Mensch braucht Platz. Und nimmt dafür zum Teil einschneidende Veränderungen in seiner Umwelt vor.

Die Biodiversität ist nichts anderes als die Vielfalt des Lebens – von den Genen über die Arten bis zu den Ökosystemen. Alles ist vernetzt, nichts lebt für sich alleine. Die Vielfalt ist die geniale Überlebensstrategie der Natur. Diese streikt nicht und benötigt keinen Urlaub, sie hilft sich selbst und entwickelt sich weiter. Vorausgesetzt, der Mensch lässt sie gewähren.

Wussten Sie, geschätzte Leserinnen und Leser, dass die SOB eines ihrer grössten Bauprojekte so geplant hat, damit die Fische im lokalen Bach nicht während der Laichzeit gestört werden? Oder, dass sie für die seltene Wasseramsel Nistkästen unter die Thurbrücke in Wattwil montiert hat? Und in Steinebrunn hat sie eine wertvolle ökologische Fläche mit einheimischen Pflanzen und natürlichen Strukturen geschaffen, sodass Kleintiere und Insekten ein wenig mehr Lebensraum zur Verfügung haben.

Mit dieser «Schriftzug»-Ausgabe können auch Sie einen kleinen Beitrag zur Biodiversität leisten. Denn Grünfläche ist nicht gleich Grünfläche: Wir sollten Wert darauflegen, wo immer möglich, einheimische Pflanzen anzusiedeln. Säen Sie die Wildblumensamen von Seite 17 – auf dem Balkon, im Garten oder einfach auf einer Wiese –, und geben Sie der Natur etwas einheimische Vielfalt zurück. Sie wird es Ihnen danken.

Viel Vergnügen bei der Lektüre.



Ramona Tiefenthal
Unternehmenskommunikation





Zukünftiges

Auf und unter den Perrondächern

Perrondächer sollen das Verhalten von Reisenden verändern. Wie ist das möglich, und wieso ist es wichtig, Personenflüsse zu optimieren? Die Südostbahn arbeitet an einer Studie zur Verlängerung der Perrondächer beim Bahnhof Wattwil. Blicken wir in die Zukunft, schauen wir über die Dächer von Wattwil hinaus.

Text: Ramona Schwarzmann, Fotos: Thomas Lutz

Es regnet, und der kalte Wind fegt über den Perron in Wattwil. Der Voralpen-Express fährt erst in sechs Minuten ein. Die Wartenden versammeln sich unter dem Dach. Von der Personenunterführung im Norden kommt ein Schwall von Reisenden dazu, die gleich beim Perronzugang stehen bleiben. Vermutlich ist gerade der Bus von Lichtensteig angekommen. Endlich kommt er, der kupferfarbene Voralpen-Express. Der überdachte Teil des Perrons ist mittlerweile ziemlich voll. Keiner wagt sich raus in den Regen, um über die vorderen Zugtüren zuzusteigen. Alle drängen sich über die wenigen Türen, die direkt vom überdachten Perronteil erreichbar sind, in den Zug hinein – das dauert.

Die Gegebenheiten in Wattwil

Der Personenfluss am Bahnhof Wattwil ist nicht optimal, und die Umsteigezeiten sind zum Teil knapp. Die SOB arbeitet an einer Studie, die unter anderem die Verlängerung der Perrondächer untersucht und wie sich dadurch die Verteilung der Reisenden auf den Perrons verbessert. Zwischen der Überdachung der Personenunterführung Süd und dem Perrondach im Norden klafft auf Gleis 2 und 3 eine Lücke von zirka 100 Metern beziehungsweise 85 Metern auf Gleis 4 und 5. So hält auch der 150 Meter lange Voralpen-Express in Bereichen der Perrons an, die keine Bedachung aufweisen.

Es ist gut möglich, dass die Unterführung Süd in Wattwil zukünftig an Bedeutung gewinnen wird, was die Notwendigkeit einer durchgängigen Überdachung verdeutlicht: einerseits infolge der Siedlungsentwicklung auf dem Bahnhofgelände – gemeint ist die Überbauung «Bahnhof Süd» –, andererseits aufgrund der Entwicklung der Schulstandorte Campus Wattwil.

Zudem sind die bestehenden Dächer teilweise sanierungsbedürftig. Diese Gegebenheiten nimmt die Südostbahn zum Anlass, die Situation für die Kundschaft zu verbessern. Darüber hinaus prüfen die Fachbereiche der SOB auch, ob die Installation einer Fotovoltaikanlage möglich ist und wie es um das Thema Biodiversität auf den Dächern steht.

Personen lenken

Warum ist es wichtig, Personenflüsse zu regeln, und inwieweit ist das möglich? In erster Linie geht es um die Sicherheit der Passagiere – denn ein Perron ist ein Gefahrenbereich. Als Transportunternehmen ist die SOB verpflichtet, einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Die Perronbreite ist der limitierende

Blick auf den Bahnhof Wattwil: Fehlende Überdachung zwischen der Personenunterführung Süd und dem Perrondach im Norden.



Perronzu- und abgang am Bahnhof Wattwil. Taktill-visuelle Markierungen entlang der Perronkante.

Faktor für die Kapazität eines Bahnhofs. Bestehende Bahnhöfe befinden sich meistens in dicht bebauten Stadtgebieten, sodass eine Verbreiterung nicht beliebig möglich ist. Die vorhandenen taktill-visuellen Markierungen bei Perronzu- oder abgängen, Perronkanten, Perronenden, Treppen und Stufen dienen der Sicherheit und der Orientierung sowie der lückenlosen Führung aller Reisenden. Die Richtlinien gibt das Bundesamt für Verkehr (BAV) vor, die in den jeweiligen Leitfäden verbindlich verankert sind. Diese Vorgaben sind sehr detailliert. So gilt für die Platzierung von Abfalleimern ein Abstand von 20 Metern zum Perronzu- oder abgang, damit die Menschenströme nicht stocken. Kurz gesagt: Es gibt kaum Gestaltungsfreiraum. Markierungen wie Wegweiser auf dem Boden sind verboten. Die blauen Piktogramme weisen den Weg. Auch die Lichtverhältnisse sind vorgegeben. Dazu gehört beispielsweise die Lichttemperatur – das heisst, wie warm oder kalt das Licht wirkt. Wenn ein Perron durchgängig beleuchtet ist, verteilen sich die Reisenden besser. Die Reisenden werden bewusst nicht mit Informationen überflutet, um deren Aufmerksamkeit während des Aufenthalts auf den Perrons nicht zu beeinträchtigen und um die Reisenden nicht zu desensibilisieren. Sie erhalten nur die nötigsten Informationen. Durchsagen und Anzeigen bezüglich Fahrklasse und Sektoren dienen dazu, den Fahrgastwechsel auf den Perrons zu begünstigen – was nicht immer gleich gut funktioniert.

Ein Transportunternehmen schafft die Rahmenbedingungen gemäss den gesetzlichen Vorgaben. Das Verhalten der Reisenden lässt sich aber nur beschränkt beeinflussen. Aus Sicherheitsgründen werden die Perrons nüchtern gehalten, denn sie sind nur für kurze Aufenthalte gedacht.

Blick in die Glaskugel

Wann beginnt die Zukunft? Die Zukunft ist ein fortlaufender Prozess. Wir treffen Annahmen, was beispielsweise in 20 bis 40 Jahren sein wird, aber eine Garantie, dass sich Annahmen auch bewahrheiten werden, gibt es nicht. Blicken

wir in die Zukunft, so konzentrieren sich die Betrachtungen nicht ausschliesslich auf die Bahn: Faktoren wie Siedlungsentwicklungen und das Verhalten der Menschen spielen auch eine wichtige Rolle. Was wir mit Bestimmtheit wissen: Die Veränderung ist die einzige Konstante.

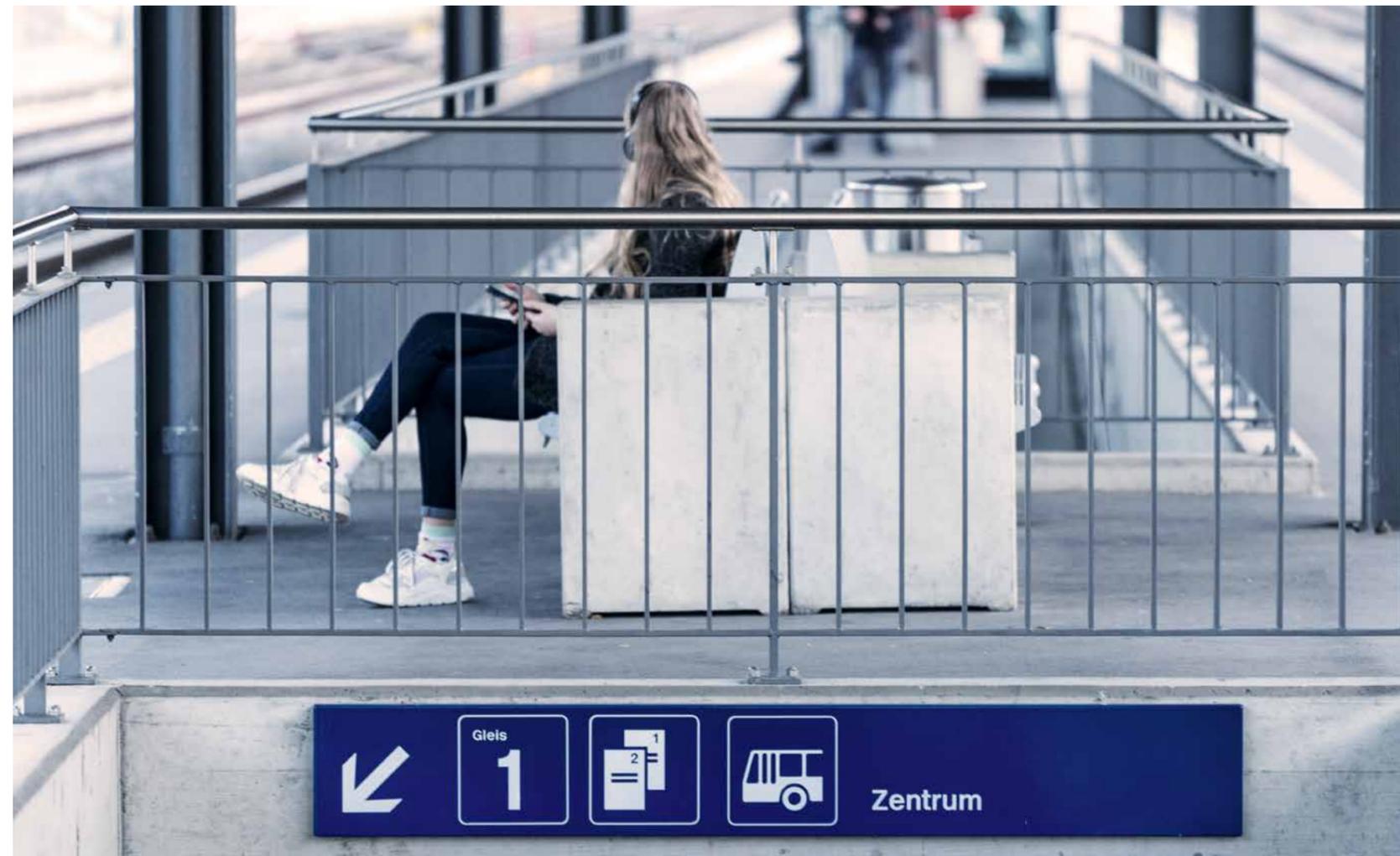
Kapazitätsgrenzen

Steigen die Zahlen der Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Verkehr, werden die Kapazitäten immer knapper – vor allem in Stosszeiten. Sind die Bahnhöfe nicht mehr weiter ausbaufähig und haben die Zuglängen das Maximum erreicht, sind Transportunternehmen gezwungen, die Kapazitäten beispielsweise durch Takterhöhungen im Zugverkehr zu steigern. Dies bedingt in den meisten Fällen teure Ausbauten der Infrastruktur. Die SOB engagiert sich für digitale Mobilitätsplattformen und Branchenprogramme, die den Eisenbahnbetrieb dynamisieren können. Indem wir ständig beobachten, aufmerksam bleiben und an den Entwicklungen mitarbeiten, haben wir die Chance, die Zukunft mitzugestalten.

Bahnhöfe mit erweiterten Funktionen

Durch neue Mobilitätsformen bekommen Bahnhöfe neue Funktionen. Bahnhöfe sind keine Start- und Endpunkte. Sie können mehr sein als ein Umsteigeort: Bahnhöfe als attraktive Marktplätze, die eine erweiterte Funktion über-

Wegweisende Piktogramme, Sitzgelegenheiten für die Reisenden und Abfalleimer, die sich an Orten befinden, wo sich die Reisenden länger aufhalten.





Durch flexible Arbeitszeiten gäbe es weniger Kapazitätsengpässe.

nehmen und beispielsweise dem Verkehrsmittelwechsel dienen. Bahnhöfe können Orte sein, wo sich schnell und unkompliziert Dinge des Alltags erledigen lassen. Manifestieren sich so neue Verhaltensmuster, hat das Auswirkungen auf die Angebotsplanung und auf die Verteilung der Reisenden am Bahnhof und auf den Perrons.

In den Verhaltensmustern liegt die Lösung

Das Verhalten der Menschen ist ein entscheidender Faktor. Es stellt sich die Frage: Wie verhalten sich die Menschen in Zukunft? Zum einen ist es eine Generationenfrage, zum anderen sind es Gewohnheiten.

Die einen sind hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs, die anderen bevorzugen den Individualverkehr. Digitale, intermodale Mobilitätsplattformen ermöglichen eine Verschmelzung von verschiedenen Arten der Fortbewegung, und in diese Richtung geht die Reise. Wie viele Stunden pro Tag fährt ein Autobesitzer seinen Wagen, und wie lange wird das Auto auf dem Parkplatz abgestellt? Das Verhältnis ist fragwürdig. Seit einigen Jahren ist zu beobachten, dass die Anzahl der Haushalte, die ein eigenes Auto besitzen, langsam abnimmt. Dennoch ist Carsharing hierzulande derzeit noch eher eine Seltenheit.

Ein abstraktes Beispiel: Würde sich das ganze Verkehrsaufkommen auf 24 Stunden gleichmässig verteilen lassen, gäbe es keinerlei Kapazitätsengpässe. Diese Aussage wirkt möglicherweise befremdend – doch in einer abgeschwächten Form ergibt sie durchaus Sinn. Verhaltensänderungen können zu einer besseren Verteilung führen. Das bedeutet, dass Unternehmen ihre Arbeitsmodelle hinterfragen und neue Strukturen schaffen könnten. Einige Tätigkeiten sind problemlos von zu Hause aus machbar. Flexible Arbeitszeiten oder Stundenpläne, angepasst an den individuellen Biorhythmus, sind weitere Möglichkeiten, Kapazitätsengpässe zu Stosszeiten zu verringern.

Zurück zum Bahnhof Wattwil

Die Südostbahn geht davon aus, dass sich dank der Dachverlängerung in Wattwil die Reisenden in Zukunft besser verteilen werden. Eine perfekte und homogene Aufteilung ist jedoch nicht garantiert. Interessant bleibt, wie sich der Standort Wattwil weiterentwickeln wird. Und was in Zukunft auf den Perrondächern gedeihen wird? Den Transportunternehmen werden in Sachen Mobilität mit Sicherheit spannende Herausforderungen blühen, was eine gute Zusammenarbeit der gesamten Branche verlangt. ●

Tierisches

Umweltschutz auf Baustellen

Die Bauarbeiten im Cluster Obertoggenburg 2019 sind abgeschlossen. Doch nicht nur Schotter, Gleise und Fahrleitungen haben die Verantwortlichen beschäftigt. Eine Herausforderung lautete: Wie bauen wir, dass unsere Bahnstrecke und ihre Umgebung seinen tierischen Anwohnern und seinen Pflanzen vielfältige Lebensräume bietet?

Text: Brigitte Baur, Fotos: Thomas Lutz

Ein Wort ist in aller Munde: Biodiversität. Der Begriff steht für die Vielfalt, den Schutz und den Erhalt aller Arten von Pflanzen und Tieren sowie ihrer Lebensräume. Die Themen der Biodiversität sind mit- und untereinander eng und dynamisch verknüpft. Kurz erklärt heisst das: Jede Pflanze und jedes Tier braucht seinen geeigneten Lebensraum.

Die Tätigkeiten unserer Bauarbeiten an den Gleisen haben ebenfalls Auswirkungen auf verschiedenste Lebensräume und fordern von unseren Projektleitern ein verantwortungsbewusstes Planen, damit Biodiversität und Bauen an unserer Infrastruktur Hand in Hand gehen. An erster Stelle braucht es das Bewusstsein und den Willen aller Beteiligten, sich dafür einzusetzen und diesen Lebensraum zu schützen oder ihn fachgerecht zu erweitern. Eine erfolgreich abgeschlossene Baustelle ist nur dann nachhaltig, wenn sie langfristig einen ökonomischen und ökologischen Nutzen stiftet beziehungsweise entsprechenden Schaden an der Natur vermeidet. Dies dient sowohl der SOB als Eigentümerin, weil sie nach den Bauarbeiten qualitativ wertbeständiger ist, als auch der Umwelt.

Mit Gesetzen Lebensräume schützen

Doch nur der gute Wille reicht nicht aus. Bund, Kantone und Gemeinden fordern deshalb in ihren Umweltgesetzen, dass Biodiversität vermehrt in Planung und Bau berücksichtigt wird. Das bietet den Projektleitern bei der SOB die Chance, mit einer entsprechenden und frühzeitigen Planung vielfältige Lebensräume zu schützen, zu verbessern oder neu zu schaffen sowie die Bedürfnisse von Tieren und Pflanzen zu berücksichtigen oder ihnen nachhaltig nachzukommen. Dazu definiert der zuständige Projektleiter zu Beginn eines Bauprojekts klare Zielvorgaben bezüglich Biodiversität. Diese sind als Bestandteil eines Bauprojekts im Plangenehmigungsverfahren (PGV) vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vorgeschrieben und werden in der Gesamtplanung strategisch verankert. Die bundesrechtlichen Bestimmungen erfordern in jedem eingereichten Konzept ein Kapitel zu den Themen Umwelt-, Natur- und Heimatschutz. Um die Basis für eine korrekte Umsetzung der im PGV definierten Umweltschutzmassnahmen zu schaffen, begleiten fachkundige Umweltspezialistinnen und Umweltspezialisten die Bauarbeiten der SOB. Hierzu wird von den Spezialisten in einem ersten Schritt geprüft, welche Umweltvorschriften betreffend Tier und Pflanzen vorliegen, wie die SOB diese umsetzen kann und mit welchen Massnahmen diese erreicht werden.



Dank den sorgfältigen und behutsamen Bauarbeiten der Südostbahn ist der Lebensraum vieler Tiere wieder ruhig und gesichert – wie hier bei der neuen Thurbrücke in Ulisbach.



Nistkästen, die über dem Wasser an der neuen Thurbrücke in Ulisbach angebracht sind, locken die seltenen Wasseramseln an.

Die Natur bestimmt die Bauplanung

Ein Beispiel zeigt die Grossbaustelle im Obertoggenburg. Hier erneuerte die SOB im Jahr 2019 die Fahrbahn zwischen Wattwil und Nesslau-Neu St. Johann. Die an der Strecke liegenden Durchlässe des Geren-, Howart- und Rickenbachs sanierte die Südostbahn dabei nach den Vorschriften und Auflagen des Gewässerschutzes im erteilten PGV und unter Aufsicht der kantonalen Fischereiaufsichtsbehörde. Dass auch hier die Natur geschützt werden muss, weiss auch der verantwortliche SOB-Gesamtprojektleiter Armin Zöggeler: «Bei den Renaturierungs- und Sanierungsarbeiten an den Bachdurchlässen achteten wir auf die Laichzeit der Fische. Um die Gewässer klar zu halten und damit den Laich zu schützen, pflanzten wir die Vor- und Hauptarbeiten im Sinne der Fische – also vor November und nach April.» Weiter setzte die SOB ein Anliegen der Behörde zum Wohle der Fische unkompliziert und nachhaltig um: «Um den Fischen in den strömenden Gewässern Ruhezonen anzubieten, verbesserten wir gemeinsam mit dem Fischereiaufseher die ausgeschwemmte Bachsohle und schufen kleine Steininseln, um den Lebensraum der Bachbewohner zu optimieren», erklärt Armin Zöggeler. Die Ufer der genannten Bäche wurden naturnah bepflanzt und flacher gestaltet. Amphibien bieten die angepassten Flächen neu einen einfacheren Ein- und Aus-

stieg und durstigen Wildtieren eine gut erreichbare Wasserquelle. Auch hier hatte das Gesetz ein Auge auf die Bauarbeiten. Die Vorschriften verlangen, dass nach den abgeschlossenen Bauarbeiten mindestens zehn Prozent mehr ökologische Lebensräume geschaffen werden müssen als davor.

Wasseramsel – Vogel des Jahres 2017

Verbessern soll sich gemäss Armin Zöggeler nach dem Neubau der Thurbrücke bei Ulisbach auch der Lebensraum der Wasseramsel – des wohl seltsamsten Singvogels der Schweiz. Die Wasseramsel kann schwimmen, klettern und fliegen. Das kann kei-

ne andere der weltweit rund 4 000 Singvogelarten. Sie ist ungefähr 18 Zentimeter gross und 60 Gramm schwer, hat ein schwarzbraunes Federkleid mit weisser Brust. Sie sucht ihr Futter mit Vorliebe unter Wasser. Den Lebensraum der Wasseramsel an der Thur bei Ulisbach zu erhalten, ist auch ein Anliegen des Toggenburger Vereins «nathur». Ihre Mitglieder setzen sich für den Artenschutz ein mit dem Ziel, gesunde Lebensräume zu schaffen und so der Bevölkerung die Schönheit und den Nutzen der Natur zu vermitteln. Das «Anklopfen» des Vereins während der Bauarbeiten an der Thurbrücke blieb nicht ungehört. Armin Zöggeler: «Der Verein «nathur» erhielt von der SOB die Erlaubnis, artgerechte Nistkästen an der neuen Thurbrücke in Ulisbach zu montieren. Die an geeigneten Stellen platzierten Nistkästen, zum Beispiel unter Brücken oder an Brückenpfeilern, die über dem Wasser liegen, werden von den Wasseramseln gerne angenommen.»

Argusaugen beim Bauen

Dass sich während und nach den Bauarbeiten im Obertoggenburg nicht nur Fische und Vögel wohlfühlen, weiss Beatrice Rüegg. Sie begleitete das Grossprojekt als externe Umweltspezialistin und kennt die Herausforderungen im Cluster Obertoggenburg: «An der rund sieben Kilometer langen Baustelle wurden einige landwirtschaftliche Nutzflächen temporär als Installationsplätze für Material oder Baumaschinen benutzt. Hier galt das Augenmerk dem Schutz von Tier und Pflanzen. Das heisst, dass nach den Bauarbeiten die benutzten Flächen sorgfältig wieder rück-

gebaut werden mussten.» Doch welche Tiere, die sich in Wiesen und Böschungen aufhalten, müssen geschützt werden? «Tiere wie Igel, Feldhasen, Rehe oder Füchse können sich relativ gut auf temporäre Störungen einstellen. Spuren an der Thur liessen auch Biber vermuten. Wird es diesen Tieren zu ungemütlich, meiden sie die Lärmquelle», erläutert Beatrice Rüegg. Doch wie sieht es aus mit Jungvögeln, die noch nicht so mobil sind wie ihre Eltern? «Eine klare Vorschrift im PGV der SOB lautete, Böschungen nur ausserhalb der Brutzeiten der Vögel zu roden. Im Fall Cluster Obertoggenburg wurden diese Arbeiten in die Wintermonate verlegt», erklärt Beatrice Rüegg. Eine grosse Herausforderung bei der Planung der Bauarbeiten im Obertoggenburg war zudem, dass die Laichzeit der Fische und die Brutzeit der Vögel nicht im selben Zeitraum lagen. Hinsichtlich der Vorschriften und der Auflagen stellt die Umweltspezialistin allen Beteiligten im Cluster Obertoggenburg ein sehr gutes Zeugnis aus. «Bei meinen Begehungen beobachtete ich einen sehr sorgfältigen Umgang mit der Natur und mit den Tieren. In Sachen Gewässerschutz zeigten sich die zuständigen Unternehmen bei den Arbeiten an der Thurbrücke und am Rickenbach vorbildlich. Und auch die Wasseramsel kann sich dank der Grosszügigkeit der SOB über neue Nistkästen freuen.»

Entlang der Bahnstrecke von Wattwil bis Nesslau-Neu St. Johann ist der Lebensraum vieler Tiere wieder ruhig und gesichert. Zum einen dank den strengen Auflagen des Bundes, zum anderen aber auch dank den sorgfältigen und behutsamen Bauarbeiten der Südostbahn. ●

Auf der Spur des weissen Golds

Mein Ziel ist heute ein ganz Besonderes. Es befindet sich im äussersten Winkel der Ostschweiz: Diepoldsau. In den frühen Morgenstunden mache ich mich auf den Weg. Rund zwei Stunden später werde ich zum Amusement der Kolleginnen und Kollegen mit stark verschmutzten Stiefeln wieder im Büro in St. Gallen eintreffen. Im Gepäck sind viele neue Erkenntnisse und ein Appetit auf Spargel.

Text und Fotos: Nicole Wolf

Der Rheintaler Spargel ist landesweit bekannt und beliebt. Interessante Details über dessen Anbau erfahre ich auf einer Betriebsführung von Simon Lässer, dem Betriebsleiter des Fahrmaadhofs. Der Diepoldsauer ist diplomierter Agrarwissenschaftler der ETH Zürich und kann sämtliche Fragen zum Thema Spargel sachkundig beantworten. Er kennt den Hof und die Spargelproduktion in- und auswendig.

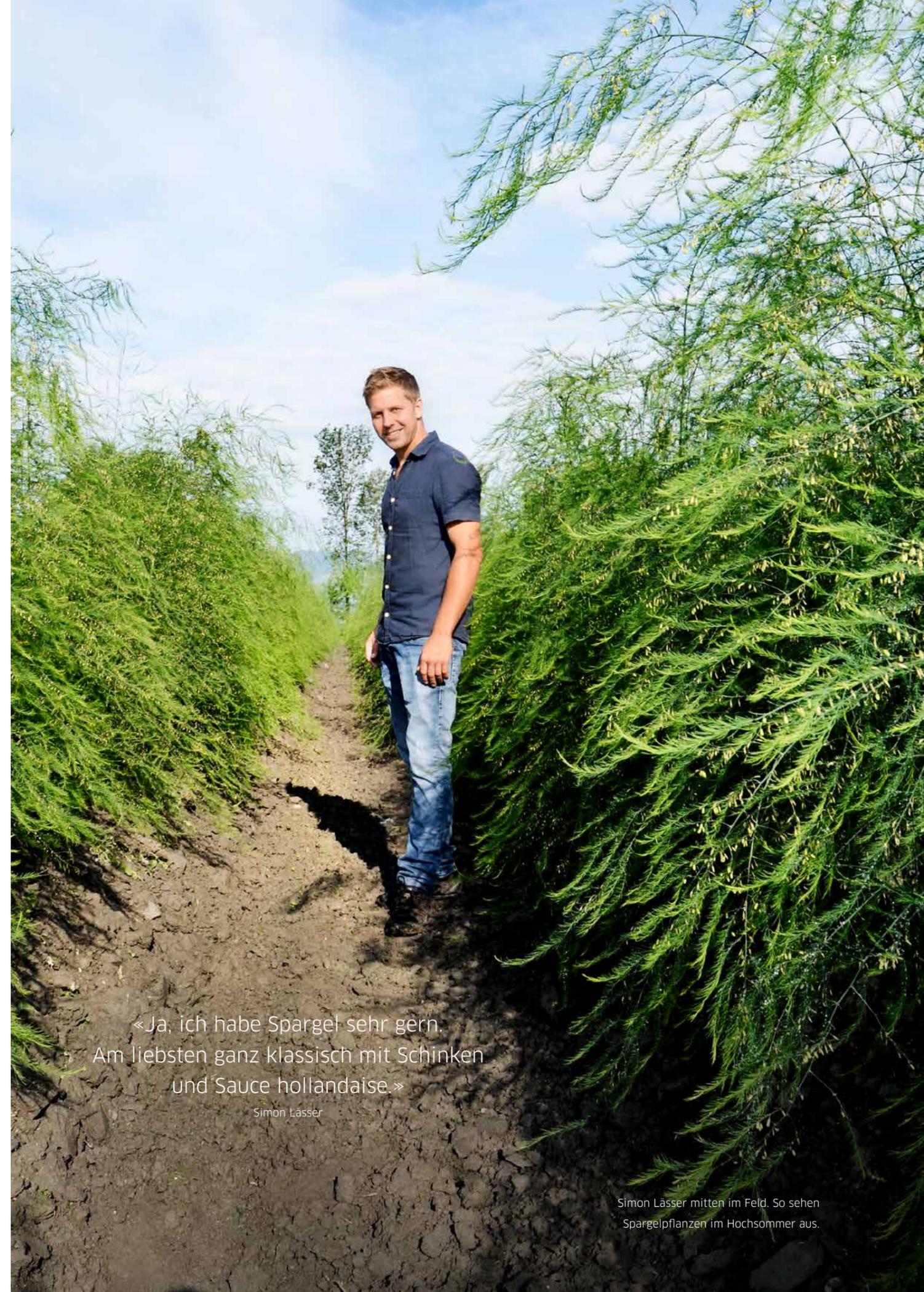
Vom Pflänzchen zum weissen Gold

Der Fahrmaadhof produziert pro Saison rund 60 Tonnen weissen Spargel. Die Erntesaison beginnt meist im April, je nach Jahr auch früher. Die frühe Ernte des Schweizer Spargels erlaubt es dem Bauern den Importspargel zu konkurrenzieren. Bevor es allerdings zum Genuss des zarten Gemüses kommt, sind einige Vorarbeiten zu leisten: Die für den weissen Spargelanbau typischen Dämme müssen im späten Winter über den mehrjährigen Pflanzen aufgebaut werden. Der Spargelbauer häuft diese mit einer speziellen Maschine auf und deckt sie mit einer Plastikfolie ab. Diese Folie verfügt über zwei unterschiedlich farbige Seiten, eine schwarze und eine weisse. Zu Beginn der Wachstumsphase deckt der Bauer die Dämme mit der schwarzen Seite nach oben ab. Dies sorgt für die Assimilation von Sonnenlicht und für mehr Wärme im Boden. Über diese Folie kommt zunächst ein Minitunnel, wie man ihn vom Garten zu Hause kennt. So herrschen ideale Temperaturen, um das Wachstum zu beschleunigen und um rund eine Woche früher ernten zu können. Die Folie wird erst auf die weisse Seite nach oben gedreht, wenn zum Beispiel die Temperaturen zu hoch werden oder der Markt wenig Spargelbedarf hat und das Wachstum reduziert werden soll.



Spargel besteht zu 93 Prozent aus Wasser und hat mit 18 Kilokalorien pro 100 Gramm kaum Kalorien.

Besuchen Sie den Fahrmaadhof online:
www.fahrmaadhof.ch



«Ja, ich habe Spargel sehr gern.
Am liebsten ganz klassisch mit Schinken
und Sauce hollandaise.»

Simon Lässer

Simon Lässer mitten im Feld. So sehen Spargelpflanzen im Hochsommer aus.

Pro Hektar sind dafür rund 5 000 Laufmeter Plastikfolie notwendig. Eine Beheizung, wie sie andernorts üblich ist, betreibt der Fahrmaadhof nicht. Dies ist nicht nötig und ausserdem zu energie- und kostenintensiv.

Stechzeit

Sind diese Vorarbeiten getan, schlummert der Spargel im Frühling vor sich hin, und es gibt keine weiteren grossen Aufwände für den Spargelbauer. Er darf nur den richtigen Zeitpunkt nicht verpassen, zu dem er mit dem Stechen anfangen soll. Meistens dauert es vier Wochen zwischen Dammstellung und Erntestart.

Sobald der Spargel reif ist, kommt ein Heer von Erntehelfern fürs Stechen des Spargels zum Einsatz: Den weissen Spargel muss man im wahrsten Sinne des Wortes aus dem Damm «rausstechen». Dies machen die Erntehelfer mit einem langen Messer, das eine gebogene zweizüngige Spitze hat. Praktisch im Sekundentakt wird das weisse Gold aus rund 25 bis 30 cm Tiefe aus der Erde befördert. In einer Kiste, die über ein Etikett mit EAN-Code verfügt, sammeln die Erntehelfer die Stangen. Mit diesem Code ist beim Sortieren erkennbar, welche Person auf welchem Feld den Spargel geerntet hat.

Spargel trifft auf Hightech

Mehrmals täglich kommt der Spargel direkt von den verschiedenen Feldern in das Betriebsgebäude. Dort ist das Sortierpersonal an einer silbernen blitzenden Sortiermaschine mit langen Fließbändern emsig am Arbeiten. Zu Beginn kommt der Spargel samt EAN-Code-Kiste in ein Wasserbad. Der Code wird per Scanner eingelesen. Das Wasserbad dient nicht nur der Reinigung, sondern in der Kiste wird der Spargel aufgeschwemmt. So ist das Gemüse für das Personal leichter greifbar, und es entsteht weniger Bruch. Die Arbeitenden legen daraufhin den Spargel händisch und einzeln in die Sortiermaschine ein. Das eine Förderband transportiert den Spargel auf ein weiteres. In dieser durch das Hiefen stattfindenden «Miniflugsequenz» von einem Sortierband auf das andere wird das Gemüse binnen Sekunden von acht Kameras begutachtet und qualifiziert. Die Kameras erkennen zum Beispiel, ob der Spargel braun oder der Kopf offen ist, welche Dicke er hat, ob er krumm ist usw. Sobald der Spargel auf der anderen Seite der Sortiermaschine angelangt ist, reiht ihn die Maschine vollautomatisch nach Kaliber bzw. Qualität ein. Genau an der Stelle, wo der Spargel in eine Kiste mit bestimmten Qualitätskriterien kommen soll, macht die Ma-



Die Spargelfelder des Rheintaler Fahrmaadhofs.



Spargel trifft auf Hightech: Entnahme der nach Qualität sortierten Spargel.

schine eine Klappe auf, und der Spargel landet erneut in einem separaten Wasserbad, woraus er vom Sortierpersonal entnommen wird. Wow! Wer hätte gedacht, dass so viel Aufwand hinter der Spargelproduktion steckt? Langsam sind für mich die Preise für dieses saisonale Gemüse nachvollziehbar.

Seinen Spargel verkauft der Fahrmaadhof übrigens im eigenen Hofladen und bei drei saisonalen Verkaufsständen in der Umgebung. Dort kostet das Kilo für die erste

Qualität im Schnitt zirka 18.50 Franken. Andere Bauernhofläden, Handelsketten, Hotels und Restaurants im Raum Ostschweiz sind ebenfalls Abnehmer.

Pikantes

So lange und technologieunterstützt ist also der Weg des Spargels in unsere Mägen. Apropos Magen: «Warum wird der Toilettengang nach dem Spargelverzehr eigentlich von einem markanten Geruch begleitet?», möchte ich abschliessend wissen. Herr Lässer lacht und erklärt: «Es handelt sich nicht um Schadstoffe, sondern um die sogenannte Asparginsäure. Diese scheidet der menschliche Körper unmittelbar nach dem Spargelgenuss über die Nieren aus.» Er glaube übrigens nicht an eine reinigende Wirkung. Das Ausscheiden der Asparginsäure suggeriert dem Menschen vielleicht, dass etwas abgestossen wird, was der Körper loswerden will, aber mehr ist es nicht.

Ganz zum Schluss zwei letzte Fragen: Wie mag der Spargelprofi eigentlich das weisse Gold am liebsten, und mag er es überhaupt? «Ja, ich habe Spargel sehr gern. Am liebsten ganz klassisch mit Schinken und Sauce hollandaise», erzählt Simon Lässer. Mein Appetit auf Spargel ist damit auf jeden Fall geweckt. ●

Kniffliges

Wettbewerb

In welcher Jahreszeit wurden beim Cluster Obertoggenburg die Böschungen gerodet, um die Brut der Vögel nicht zu stören?

A) Frühling B) Sommer C) Herbst D) Winter

Senden Sie Ihre Lösung bis zum 30. September 2020 an: Schweizerische Südostbahn AG, Redaktion Schriftzug, Bahnhofplatz 1a, 9001 St. Gallen, oder an einsteigen@sob.ch mit dem Betreff «Wettbewerb Schriftzug». Absender (Name, Adresse, Ort) nicht vergessen. Viel Glück!

- 1. Preis: SOB-Reisegrill**
- 2. Preis: SOB-Taschenmesser der Marke Victorinox**
- 3. Preis: SOB-Schirm «Magic Windfighter»**

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die Gewinner werden benachrichtigt. Bei mehreren richtigen Einsendungen entscheidet das Los. Es besteht kein Anrecht auf Barauszahlung der Preise. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Mit Ihrer Teilnahme am Wettbewerb akzeptieren Sie diese Wettbewerbsbedingungen.

Natur am Zug

Bahn frei für die Biodiversität: Mit der Sanierung des Bahnhofs Steinebrunn gestaltete die Südostbahn eine neue, 820 m² grosse Naturfläche. Hecken, einheimische Wildblumen, Feuchtstandorte und eine Natursteinmauer fördern die einheimische Tier- und Pflanzenwelt.

Text: Ramona Tiefenthal

Im Rahmen der Sanierungsarbeiten am Bahnhof Steinebrunn hat die SOB ein nicht mehr benötigtes Industriegleis zurückgebaut. Sie nutzte die Chance, die dadurch freigewordene Fläche siedlungsökologisch wertvoll aufzuwerten (Übersichtskarte S. 18 – 19).

Ein Bedürfnis der Bevölkerung

Bereits im Dezember 2018 hegte Martin Pistek, Projektleiter Publikumsanlagen bei der SOB, den Wunsch, auf dieser neuen Fläche etwas Wertvolles zu schaffen. Seine ersten Ideen stiessen an der Informationsveranstaltung zur Bahnhofsanierung im März 2019 auf grossen Anklang. Den Anwohnerinnen und Anwohnern war es ein Anliegen, dass die Grünfläche am Bahnhof erhalten bleibt. So entstanden aus diesen Ideen konkrete Pläne, und der SOB wurde vielfältige Unterstützung zugesagt.

Schnell fanden sich rund 20 freiwillige Helferinnen und Helfer, die die Umsetzung des durch die Firma Arnal geplanten Projekts ermöglichten. Die fleissigen Naturfreunde stammten unter anderem aus der Projektgruppe «Natur Egnach 2030». Entlang des Perrons schufen sie im Juni 2019, trotz Rekordhitze, während dreier Wochen gemeinsam mit der Gärtnerei Kengelbacher verschiedene Strukturen, die vielfältigen Lebensraum für einheimische Tiere bieten. Ein Blickfang ist dabei die 50 Meter lange Natursteinmauer, deren Bau besonders viel Geschick erforderte. Den Grossteil des Projekts finanzierte das Bundesamt für Verkehr (BAV), und auch der Kanton Thurgau beteiligte sich grosszügig. Pro Natura Thurgau gestaltete zudem eine informative Übersichtstafel, und die Gemeinde Egnach sponserte einen grossen Bergahorn.

Langfristig ein Gewinn

Bis die neue Fläche ihr ganzes Potenzial entfalten konnte, war viel Engagement und Arbeit aller Beteiligten nötig. Dennoch zieht die SOB Nutzen aus diesem Projekt: «Zu Beginn haben wir zwar etwas höhere Investitionskosten, dafür sinken in den Folgejahren die Unterhaltskosten deutlich», erklärt Martin Pistek. So müsse zum Beispiel die Wiese jetzt nur noch ein- bis zweimal pro Jahr gemäht werden und nicht alle sechs bis acht Wochen.

Das grosse Los gezogen hat aber nicht die SOB, sondern die einheimische Tier- und Pflanzenwelt, die bei diesem Projekt an erster Stelle steht. Sie konnte sich ein Stück ursprünglichen Lebensraum zurückerobern.

Jetzt sind Sie am Zug!

Egal, ob in der Stadt oder auf dem Land – auch Sie können Ihren Beitrag zur Artenvielfalt leisten. Bereits mit kleinen Veränderungen bewirken Sie viel. Zum Beispiel, indem Sie auf dem Balkon oder im Garten anstelle von exotischen Pflanzen unsere einheimischen Wildblumen säen. Und vielleicht können Sie sogar die eine oder andere Idee, die die SOB am Bahnhof Steinebrunn umgesetzt hat, selbst in Ihrem Garten verwirklichen. Anregungen dazu finden Sie auf der folgenden Doppelseite.

Die SOB wünscht Ihnen bereits heute viel Vergnügen beim Gärtnern und Beobachten der Insekten sowie Kleintiere, für die Sie wertvolle Lebensräume schaffen.

Zeigen Sie uns Ihren Beitrag zur Artenvielfalt. Wir freuen uns über Einsendungen unter einsteigen@sob.ch. ●

Zur Wildblumen-Mischung:

Die einjährigen Blumen wie Mohn und Kornblume blühen im ersten Jahr. Alle anderen Blumen machen zum Teil gegen Ende Sommer eine kleine Blüte. Die Hauptblüte der mehrjährigen Arten ist dann erst im nächsten Jahr.

Die Samenmischung (10g) reicht für eine Fläche von rund 2 m².

Hoppla! Da war wohl jemand schneller.

Wildblumen-Mischung gratis nachbestellen unter info@sob.ch oder bei der Schweizerischen Südostbahn AG, Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen.



Was lebt denn da?



Ruderalfläche

Ruderalflächen sind Standorte mit einem humusarmen, steinigen Untergrund. Die offenen Flächen bieten Insekten, zum Beispiel Wildbienen, selten gewordenen Lebensraum. Auch Schmetterlinge wie der Schwalbenschwanz finden Pflanzen, auf denen sie ihre Eier ablegen können.

1



Steinhaufen

Steinhaufen bieten verschiedenen Kleintieren wie Igel und Mäusen eine Versteckmöglichkeit. Eidechsen und Schlangen nützen sie zudem als Sonnenplätze. Einige vertieft angelegte Steinhaufen eignen sich zur Eiablage und als frostsichere Winterverstecke.

2



Lehmstellen

In der näheren Umgebung des Bahnhofs brüten Mehlschwalben. Schwalben sind auf feuchte, lehmige Stellen angewiesen, um genügend Material für den Nestbau zu finden. An heißen Tagen sind an diesen nassen Stellen auch Bienen und andere Insekten beim Trinken zu beobachten.

3



Natursteinmauer

Mit den vielen kleinen Ritzen sind Natursteinmauern ein spannender und vielfältiger Lebensraum. Auf der Mauerkrone halten Vögel Ausschau nach Futter. Wildbienen und Wespen nutzen die trockenen Hohlräume als Lebensraum, und auch Eidechsen sind bekannte Bewohner dieser Standorte.

4



Asthaufen

In der verzahnten Struktur der Äste fühlen sich Vögel, Reptilien und Amphibien wohl. Aber auch Igel und Hermeline nutzen die Hohlräume als Rückzugsmöglichkeit und als Ort für die Aufzucht der Jungen. Zudem ernähren sich viele Kleintiere wie Käferlarven oder Ameisen vom toten Holz, aber auch Pilze gedeihen dort.

5



Extensive Wiese/Magerwiese

Sie ist im Vergleich zu intensiv bewirtschafteten Wiesen eher nährstoffarm, dafür aber artenreich. Hier blühen Wildblumen um die Wette und locken damit Hummeln, Bienen, Schmetterlinge und andere Insekten an.

6



Baum

Ein alleinstehender Baum bietet vor allem Vögeln, aber auch Insekten einen wichtigen Lebensraum. Viele Vögel bauen ihre Nester in den Ästen des Baums. In einem grossen, alten Baum sind bis zu 200 verschiedene Insektenarten zu finden.

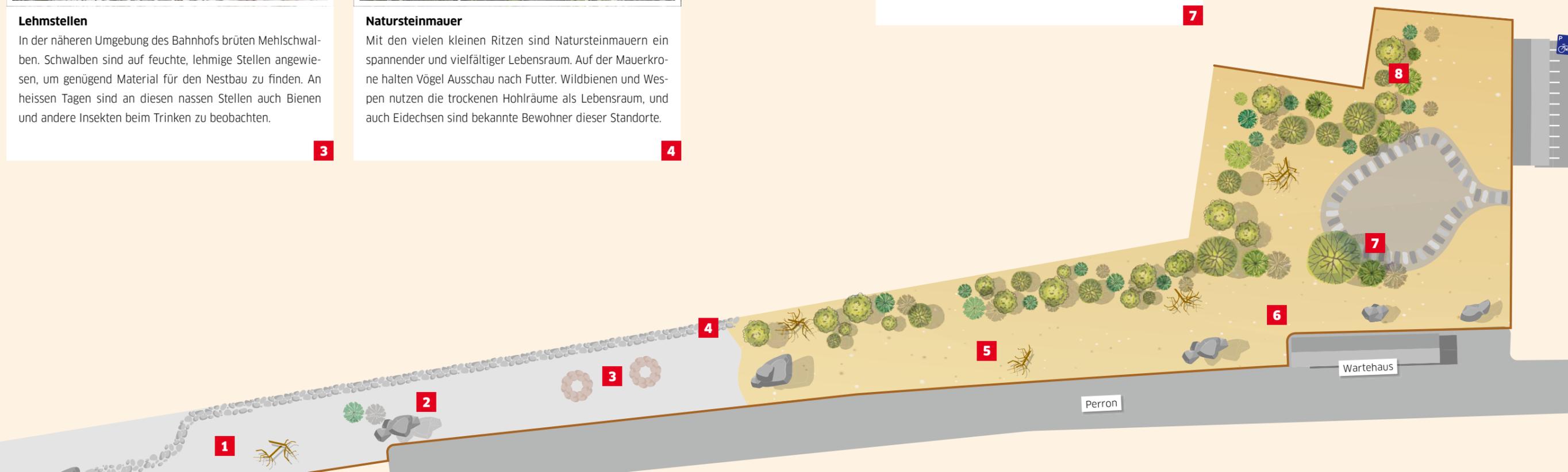
7



Artenreiche Hecke

Eine vielfältige Hecke mit verschiedenen Arten bietet vielen Tieren einen Lebensraum. Vögel nutzen den Schutz der Blätter, um ungestört ihre Jungen aufzuziehen. Auch Insekten profitieren von den Schlupfmöglichkeiten, die eine artenreiche Hecke bietet.

8



Innovationen bewegen auch die Eisenbahnen.

Die Eisenbahn soll vernetzter, leistungsfähiger, effizienter und kostengünstiger werden. Doch wie und wo kann die Branche die Bahn weiterentwickeln? Wie kann das vorhandene Bahnnetz besser genutzt, können höhere Verkehrsleistungen erbracht und dabei teure Ausbauten auf einem Minimum gehalten werden?

Text: Roger Dällenbach

Diese und ähnliche Fragen beschäftigen die Bahnbranche im In- und im Ausland. Das Potenzial ist gegeben: Bis zu 20 Prozent zusätzliche Kapazität könnten die bestehenden Strecken hergeben, würde das System flexibler genutzt. Wenn die Position der Züge – ohne komplexe Sensorik in den Gleisen – jederzeit sicher und auf den Meter genau bestimmbar wäre, könnte auf Teile der teuren und wartungsintensiven streckenseitigen Anlagen verzichtet werden. Anstelle der dem Wind und dem Wetter ausgesetzten komplexen Sensorik auf der Strecke erhalten die Züge sichere und genauere Ortungs- und Datenübermittlungssysteme. Die heutigen bis zu einigen Kilometer langen Strecken-Blockabschnitte – die frei sein müssen, bevor der nächste Zug in diese einfährt – würden somit ersetzt durch einen sich jeweils vor dem Zug mitbewegenden Sicherheitsbereich. Dieser entspricht mindestens dem maximalen Anhalteweg des Zuges und wird in der Fachsprache «moving block» genannt. Durch diese Lösung folgen die Züge einander mit geringerem Abstand, was eine höhere Kapazität ergibt. Der Weg bis zur Reife dieser Systeme ist noch lang. Trotzdem sind die Bahnunternehmen und die Systemlieferanten angehalten, diesen bereits jetzt in Angriff zu nehmen.

Das Assistenzsystem der Zukunft (Automatic Train Operation – ATO)

Eine wichtige Voraussetzung für die digitalisierte Bahn ist das automatisierte Fahren mittels ATO – eines Systems, welches das Lokpersonal beim präzisen und gleichmässigen Fahren unterstützt. Analog einem Autopiloten bei einem Flugzeug wird die eigentliche Zugsteuerung von einem Fahrrechner übernommen, und der Lokführer kann sich auf die Beobachtung und Überwachung der Strecke und der Systeme fokussieren. Bereits vor dem späteren Umbau der obgenannten bestehenden Bahnanlagen können die Funktionen dieses ATO-Systems zu ersten Einsparungen beim Energieverbrauch, höheren Kapazitäten und einer genaueren Einhaltung des Fahrplans führen.

Die SOB ist ganz vorne mit dabei

Der volle Nutzen der neuen Systeme lässt sich nur erreichen, wenn die Signale direkt in den Führerstand übertragen werden und die Strecke keine Lichtsignale (im Bahnjargon «Aussensignale») mehr benötigt. Mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS L2 (European Train Control System, Level 2) wird dies auf einigen Neu- und Umbaustrecken in der Schweiz bereits praktiziert. Jedoch sind noch immer gut 90 Prozent des schweizerischen Streckennetzes mit Lichtsignalen und dem Zugbeeinflussungssystem ETCS L1LS (Level 1 Limited Supervision) ausgerüstet. Die SOB ist überzeugt, dass auch diese Strecken ATO-tauglich sind und

sich hier bereits einige der Vorteile der Assistenzsysteme für das Lokpersonal zeigen, denn es werden noch viele Jahre vergehen, bis es bei den schweizerischen Eisenbahnen keine Aussensignale mehr gibt.

Um diesen Ansatz weiter zu verfolgen, erarbeitete die Südostbahn im Jahr 2017 eine entsprechende Machbarkeitsstudie. Die Resultate daraus zeigen, dass die Idee theoretisch umsetzbar ist. Gemeinsam mit dem Innovationsprogramm der Eisenbahnbranche «smartrail 4.0» arbeitet die SOB seit 2017 an vorderster Front an der Umsetzung des automatisierten Fahrens mit und will mit ihrem ATO-Pilotprojekt im Rahmen dieses Teilprogramms beweisen, was theoretisch bereits machbar ist.

Dazu hat die SOB im Jahr 2018 unter den interessierten Industriepartnern einen Innovationswettbewerb durchgeführt und die drei besten Umsetzungsideen mit einem Preisgeld prämiert. Die beiden Erstplatzierten entwickeln gemeinsam mit der Südostbahn seit Januar 2019 je ein System für das automatisierte Fahren der Züge unter Anwendung des Zugbeeinflussungssystems ETCS L1LS. Seit Dezember 2019 bis im Frühsommer 2020 testet die SOB diese beiden Systeme auf ihrer Strecke im Toggenburg. Die Testfahrten finden nachts zwischen Wattwil und Degersheim ohne Fahrgäste statt. Im

Anschluss sind anspruchsvolle Tests bei Steigungen und Gefällen von 50 Promille geplant. Funktioniert das System zuverlässig, erprobt die Südostbahn das unterstützende Assistenzsystem ab Dezember 2020 für ein Jahr im kommerziellen Betrieb.

Ob sich das bestehende Bahnnetz besser nutzen lässt, zeigt sich nach der Auswertung aller Daten und Resultate bis Juni 2023. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheiden frühestens dann über den definitiven Einsatz des Systems. ●

smartrail 4.0 – ein Modernisierungsprogramm der Bahnbranche

Mit dem Programm smartrail 4.0 modernisieren die Schweizer Bahnen das Bahnsystem. Alte Systeme werden abgelöst und dabei das Automatisierungs- und Optimierungspotenzial ausgeschöpft. Dadurch kann das künftige Angebot robust gefahren, können die Kapazität auf dem bestehenden Netz sowie die Sicherheit für die Mitarbeitenden im Gleisfeld erhöht und die Systemkosten stabilisiert werden. Damit bleibt die Bahn langfristig wettbewerbsfähig. Eines von sechs Teilprogrammen von smartrail 4.0 befasst sich mit dem Thema Automatic Train Operation (ATO). Dafür werden verschiedene Tests durchgeführt, um die Potenziale von Automatisierungsansätzen zur Unterstützung des Lokpersonals zu ermitteln.

www.smartrail40.ch



SOB-Projektmanager im ATO-Pilotprogramm

Roger Dällenbach ist seit dem 1. Januar 2018 bei der Südostbahn als Gesamtprojektmanager ATO-Pilot verantwortlich. Zuvor leitete er bei den SBB diverse Rollmaterial-Beschaffungsprojekte. Roger Dällenbach studierte an einer höheren Fachschule Elektronik und schloss die Weiterbildung in Betriebswirtschaft mit einem EMBA ab. Der 49-Jährige lebt im Zürcher Weinland und spielt in seiner Freizeit Trompete, wandert und reist gerne.

Erlebnisreiches

Erfrischung auf der ganzen Linie

Tauchen Sie ein in die Magie der Wasserwelt zwischen Boden- und Vierwaldstättersee. Entlang der Linien des Voralpen-Express und der S4 gibt es zahlreiche Strände und Badis, die zu den schönsten der Schweiz gehören.

Text: Claudia Krucker

Endlich Sommer! – Vergessen sind die grauen Wintertage, die dunklen, langen Nächte. Der Frühling hat die Farben zurückgebracht, und mit dem Sommer kommt nun eine neue Leichtigkeit zurück. Das Leben findet wieder draussen statt. Bald wird mit den ansteigenden Temperaturen auch das Verlangen nach Erfrischung, Entspannung und Erholung grösser werden.

Sieh, das Gute liegt so nah.

Unser Land gilt gemeinhin als Wasserschloss Europas. Das Binnenland Schweiz verfügt zwar über keine Rohstoffe, dafür aber über ein sehr kostbares Gut: Wasser. Die Wasserreserven der Schweiz entsprechen rund sechs Prozent der Süsswasservorräte Europas. Und dieses Wasser kühlt nicht nur unsere Kehlen.

Was liegt also näher, als sich in einem der über 1 500 stehenden oder unzähligen fliessenden Gewässer der Schweiz zu erfrischen? Vielleicht mit einem herzhaften Sprung ins kühle Nass?

Sehnsucht nach mehr

Unsere Seen sind ein Paradies für Wasserratten und Sonnenanbeter. Am, im, auf und unter dem Wasser tobt das pralle Leben: Es wird gepicknickt, grilliert, gespielt, (sonnen)gebadet, gerudert, gepaddelt und getaucht. Das Element Wasser zieht magisch an.

Auf dem Wasser treiben oder mit einer sanften Brise im Gesicht im Schatten sitzend in Gedanken versinken; abtauchen in die eigene Welt, inspiriert durch die vielen Nuancen des Blaus, das bei jeder Tageszeit und bei jeder Witterung anders leuchtet. Einfach abdriften in die Schwerelosigkeit – ein Hoch auf den Sommer! ●

Die Drei Weieren sind das Naherholungsgebiet der St. Gallerinnen und der St. Galler. Dort bietet sich ein fantastischer Ausblick auf die Stadt mit ihrem UNESCO-Weltkulturerbe und eine Sicht über den Bodensee hinaus.



Sonnenbaden mit Aussicht | Drei Weieren, St. Gallen

Die «Weiärä» zählen zu den schönsten Naturschwimmbädern der Schweiz. Sie wurden im 17. Jahrhundert künstlich angelegt, um die Wasserversorgung der Textilbleichen und der Feuerwehren zu gewährleisten. Bald waren sie für die Bewohnerinnen und Bewohner ein beliebter Bade- und Erholungsort, damals noch streng nach Geschlechtern getrennt – deshalb auch die Namen «Manne- und Buebeweiher» und «Frauen- und Familienbadi». Die historischen Jugendstil-Holzbauten von 1896 sind Zeugnis von St. Gallens Vergangenheit als Textilweltstadt.

Informationen

zu Öffnungszeiten, Eintrittspreisen (einige der erwähnten Bäder sind kostenlos), Anreise, Parkplätzen, Verpflegung usw. finden Sie auf folgenden Websites mit weiterführenden Links:

www.st.gallen-bodensee.ch

www.badhuetten.ch

www.heidiland.com

www.glarnerland.ch

www.amden-weesen.ch

www.rapperswil-zuerichsee.ch

www.seebadluzern.ch

www.luzern.com

www.myswitzerland.com

www.badi-info.ch

www.schweizersee.ch

www.freizeit.ch



Genuss über Wasser | Badhütte, Rorschach

Die Seebadeanstalt aus dem Jahr 1924 ist ein historisches Kastenbad auf Stelzen und ist nur über eine Brücke vom Ufer zu erreichen. Sie ist das einzig verbliebene Bauwerk seiner Art am Schweizer Bodenseeufer und ist im Schweizerischen Inventar der Kulturgüter gelistet. Ursprünglich diente sie der Förderung der Körperhygiene. Heute ist die «Badi», wie sie die Einheimischen nennen, gesellschaftlicher Treffpunkt der «Seebuebe» und der «Seemaitli» von Rorschach und Umgebung.

Imposante Churfürsten-Kulisse | Region Walensee: Walenstadt, Mols, Unterterzen, Murg, Filzbach und Amden

Das Gebiet um den Walensee überrascht mit seinem milden Klima, das Trauben zum Reifen bringt. Der fjord-ähnliche See, an dessen Ufer sich über 1000 Meter hohe Steilhänge erheben, ist einer der saubersten Seen der Schweiz. Wenngleich seine Wassertemperatur in der Regel um einige Grad kälter ist als diejenige der benachbarten Seen (er wird im Sommer selten über 20 Grad warm), erfreut er sich grosser Beliebtheit. Der Walensee ist ein Eldorado für Wassersportfreunde: Tauchen, Wind- und Kitesurfen, Rudern, Wakeboarden, Pedalo- und Kajakfahren, Stand-up-Paddling (SUP) – alles ist möglich. Auch das Angebot an Sportschulen und Materialverleih ist gross. Neben einigen wilden Badeplätzen gibt es mehrere Strandbäder entlang des Ufers.



Der Walensee mit seiner imposanten Churfürsten-Kulisse ist ein Eldorado für Wassersportfreunde.

Die Badhütte ist nicht zuletzt wegen des Gastronomieangebots, das sich vom Einheitsbrei abhebt und mehr als «Pommes» auf den Teller bringt, weit über die Gemeindegrenze bekannt und beliebt.

Der freie Eintritt ist nur eine der Besonderheiten des Seebads Rapperswil.



© Rapperswil Zürichsee Tourismus

Bad der Dichter und Denker | Sebad, Rapperswil

Die hufeisenförmige Badeanlage auf Pfählen im Zürichsee wurde um 1940 nach Plänen von Robert Walcher gebaut. Diese, noch an die Form der alten, geschlossenen Kastenbäder angelehnte Seebadi ist gegen die Seeseite zur Kempratner Bucht geöffnet und war zu Beginn nach Geschlechtern zweigeteilt. Heute ist das Bad mit der auf dem Dach angelegten Sonnenterrasse mit Liegepritschen ein Platz zum Sein und Geniessen, zum Sehen und Gesehenwerden – und zum Schwimmen im Schatten des Lindenhügels. Berühmte Schriftsteller wie Hugo Loetscher und Gerold Späth haben sich hier für ihre Romane «Saison» und «Unschlecht» inspirieren lassen.



*Wenn ich den See seh,
brauch ich kein Meer mehr.*

Blick auf Pilatus und KKL | Sebad, Luzern

In seiner weit über 100-jährigen Geschichte wurde das Bad mehrmals umgebaut, bis es 2010 sein aktuelles Aussehen bekam. Es ist zwar nicht mehr in der historischen Form erhalten, wie es der Luzerner Architekt Heinrich Viktor von Segesser 1884–1885 erbaut hat, versprüht aber immer noch den Charme der Gründerzeit. Das Sebad liegt am Luzerner Nationalquai, unmittelbar vor den historischen Hotelbauten, und bietet saisonales Badevergnügen mitten in der Stadt Luzern. Von der grossen Sonnenterrasse eröffnet sich ein fantastischer Blick auf den Pilatus und das Kultur- und Kongresszentrum Luzern (KKL).

Im Luzerner Sebad liegt der Charme der Gründerzeit in der Luft.

Verbesserte Pünktlichkeit in Einsiedeln

Die SOB erneuert am Bahnhof Einsiedeln die Gleisanlagen für rund 25,5 Millionen Franken. Sie verlängert die Doppelspur um 1,5 Kilometer und erhöht damit die Fahrplanstabilität. Zudem baut die SOB den Hausperron bei Gleis 1 behindertengerecht um. Ein guter Grund, dem Projektleiter Richard Enz auf den Zahn zu fühlen.

Text: Christopher Hug

Richard, im vergangenen Herbst starteten die Bauarbeiten am Bahnhof Einsiedeln. Was wird gebaut, und wie lange dauern die Bauarbeiten?

Wir erneuern die Gleisanlagen und passen sie den heutigen Bedürfnissen an. So bauen wir zehn neue Weichen ein und entfernen das sogenannte «Öl-Gleis», da die SBB-Cargo keine Öltransporte mehr nach Einsiedeln fährt. Die Doppelspur verlängern wir um rund 1,5 Kilometer. Damit diese gebaut werden kann, mussten wir den Bahndamm im Bereich Blatten auf einer Länge von rund 200 Metern verbreitern. Zudem errichteten wir bei der Landi eine 150 Meter lange Stützmauer für die Verbreiterung des Trasses. Ich bin froh, dass wir trotz Coronavirus im Zeitplan sind. Auch der milde und schneearme Winter hat dazu beigetragen.

Im Bahnhof werden wir im Sommer den Hausperron bei Gleis 1 den heutigen Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) anpassen. Mit den gesamten Erneuerungen am Bahnhof Einsiedeln reduzieren wir in Zukunft die Unterhaltsarbeiten und -kosten. Wir schliessen die Hauptarbeiten Ende dieses Jahres ab.

Welche Arbeiten stehen in nächster Zeit an?

In einer weiteren Bauphase – im Abschnitt von der Alpbrücke bis zur Milchmanufaktur – erneuern wir die Fahrbahn und die Fahrleitungsanlage samt Mastfundamenten. Die Arbeiten führen wir in den ordentlichen Nachtbetriebspausen (zwischen Betriebsschluss und -aufnahme) durch. Aus Rücksicht auf die Anwohnerinnen und Anwohner achten wir darauf, dass lärmintensive Arbeiten wie Gleisbauarbeiten wenn immer möglich am Tag ausgeführt werden. Während der dreiwöchigen Streckensperre im Sommer stellen wir neue Fahrleitungsmasten auf, auch mit Unterstützung eines Helikopters.

Was bedeuten die Erneuerungen für den Betrieb? Wovon profitieren die Reisenden?

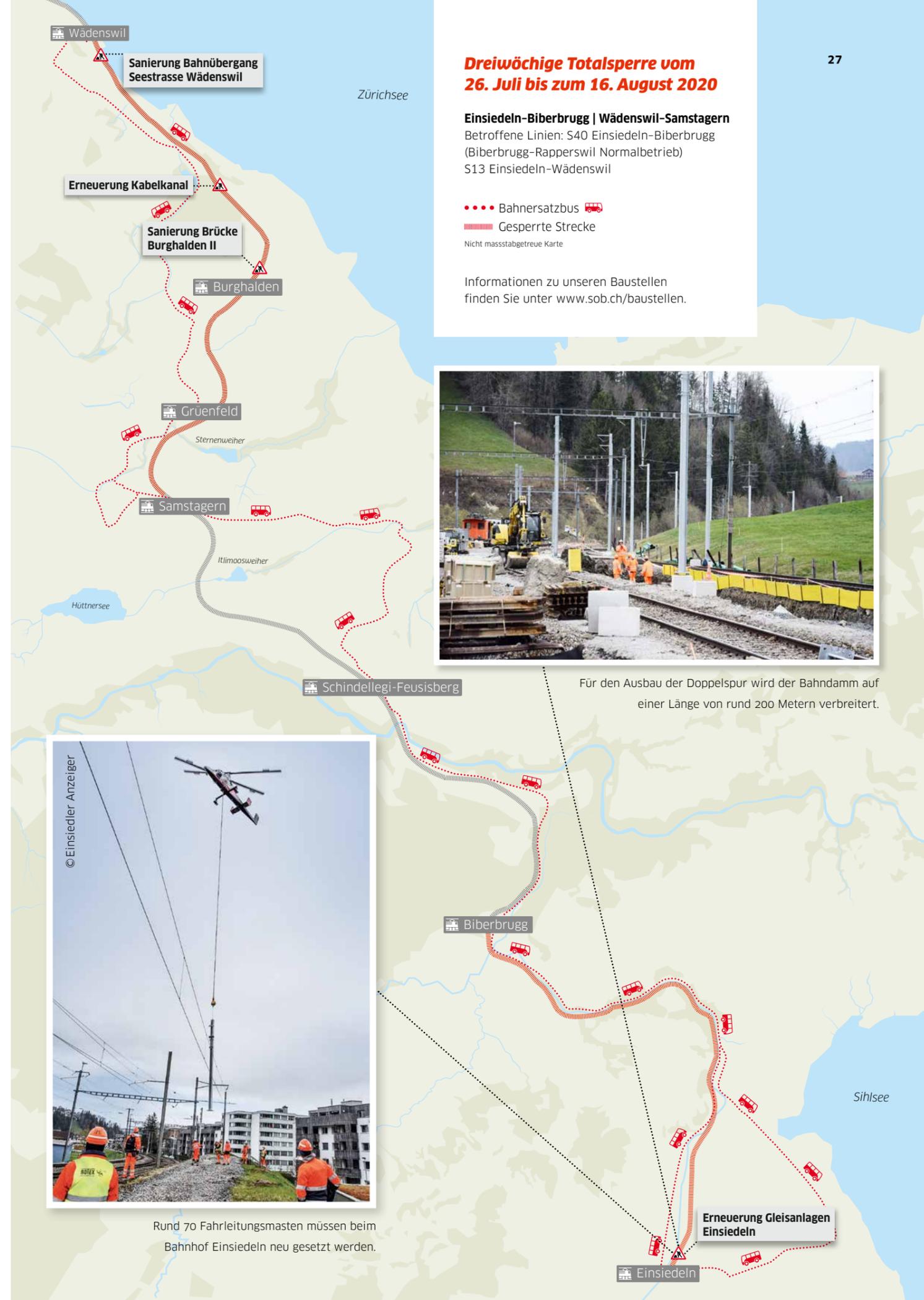
Dank der Verlängerung der 1,5 Kilometer langen Doppelspur kann der eine Zug bereits einfahren, wenn der andere ausfährt. Dadurch verbessert die SOB die Fahrplanstabilität, Verspätungen können aufgeholt und Anschlüsse zum Bus gewährleistet werden.

Im Sommer brechen wir beim Hausperron die Rampe ab. Dadurch wird der Zugang zwischen Bahnhof und Bushaltestelle massiv verbreitert und für die Reisenden wesentlich verbessert. Die Wege im Bahnhof werden kürzer und attraktiver. Für die Fahrräder gibt es einen überdachten Veloständer mit 200 Plätzen.

Ich freue mich jetzt schon auf den Anblick des modernen und grosszügigen Hausperronzuganges von der Dorfseite.



SOB-Gesamtprojektleiter:
Richard Enz





Der einsitzige Helikopter vom Typ K-Max ist geschaffen für anspruchsvolle Materialtransporte aus der Luft.

© Einsiedler Anzeiger

Was sind die Höhepunkte bzw. die grössten Herausforderungen bei den Bauarbeiten?

Eine grosse Herausforderung ist der Umgang mit dem Coronavirus. Für mich war und ist es wichtig, dass alle Sicherheitsmassnahmen auf der Baustelle umgesetzt werden, um so die Mitarbeitenden möglichst gut zu schützen.

Ein Meilenstein war für mich sicher der Einbau der Spaltweiche (Prototyp 900, G 1:19) bei der Einfahrt Blatten. Dabei handelt es sich um eine LCC-optimierte (LCC = «life cycle cost» bzw. Lebenszykluskosten) Prototypenweiche mit günstigeren Unterhaltskosten.

Eine schwierige Aufgabe ist sicher das Bauen unter laufendem Bahnbetrieb: Bis auf wenige Ausnahmen herrscht auf dem Nebengleis immer regulären Betrieb, was sicherheitstechnisch sehr anspruchsvoll ist. Eine weitere Herausforderung ist der permanente Zeitdruck. Wir müssen die Hauptarbeiten bis Ende 2020 abgeschlossen haben. Zum Glück kann ich auf ein eingespieltes und motiviertes Team zählen. Das Bauprojekt ist sehr reich an Schnittstellen und daher für alle Beteiligten fordernd. So sind unterschiedliche Ansprechpartner zu berücksichtigen und zu kontaktieren. Ich denke da an die zahlreichen privaten Eigentümer bei den Baustellenzufahrten und temporären Installationsplätzen oder an die Betriebe und Immobiliengesellschaften entlang der Strecke, die alle ihre individuellen Anliegen haben.

Im Sommer 2020 wird die Strecke Biberbrugg-Einsiedeln für drei Wochen gesperrt. Wieso? Was heisst das für die Reisenden?

Die Totalsperre vom 26. Juli bis zum 16. August ist eine direkte Folge des anspruchsvollen Zeitplans. In den drei Wochen können wir sehr effizient verschiedene Arbeiten im Bahnhofsbereich durchführen. Wir arbeiten in dieser Zeit zwei- bis dreischichtig. Für die Arbeiten am Gleis ist die Sperre eine grosse Erleichterung, auch aus Sicherheitsgründen. Während der Wochenendsperre im Juni und der dreiwöchigen Totalsperre von Ende Juli bis Mitte August transportieren wir die Reisenden mit Bahnersatzbussen.

Sind im Sommer noch andere Streckenabschnitte gesperrt?

Ja, wir nutzen Synergien von weiteren Projekten. Neben Einsiedeln sanieren wir in Wädenswil den Bahnübergang Seestrasse und erneuern die Fahrbahn auf einer Länge von 300 Metern Richtung Burghalden. Zudem wird auf der Strecke Wädenswil-Burghalden der Kabelkanal neu gebaut und die Brücke Burghalden II saniert. Vom 26. Juli bis zum 16. August ist auch die Strecke Wädenswil-Samstagern gesperrt. Während dieser drei Wochen verkehren Bahnersatzbusse nach speziellem Fahrplan durchgehend zwischen Wädenswil und Einsiedeln. ●

Auf einen Blick

Die SOB in Zahlen

Wem gehört die SOB?

Bund und Kantone:

Bund: 35,83 %
Kanton St. Gallen: 19,17 %
Kanton Schwyz: 5,79 %
Kanton Zürich: 3,81 %
Kanton Thurgau: 1,80 %
Kanton Appenzell Ausserrhoden: 0,87 %

Gemeinden und Bezirke:

Politische Gemeinde St. Gallen: 5,69 %
Ortsbürgergemeinde St. Gallen: 0,48 %
Gemeinde Herisau: 2,34 %
Bezirk Einsiedeln: 0,95 %
Stadt Rapperswil-Jona: 0,56 %
Stadt Wädenswil: 0,73 %
Politische Gemeinde Romanshorn: 0,73 %
Übrige Gemeinden/Bezirke: 5,98 %

Private:

Privataktionäre: 15,27 %

Menschen

Mitarbeitende (Vollzeitstellen) 2019: 605
Transportierte Fahrgäste 2019: 13 656 991

Kunstabauten

Tunnel: 19
Gesamtlänge aller Tunnel: 7 054 m
Längster Tunnel (Wasserfluh): 3 557 m
Brücken, Viadukte, Unter- und Überführungen: 192
Längste Brücke (Sitterviadukt): 365 m
Höchste Brücke (Sitterviadukt): 99 m

Strecke

Eigene Infrastruktur: 123 km
Maximale Achslast: 22,5t
Maximale Steigung/Gefälle: 50 ‰
Höchster Ort (Biberegg): 933 m ü. M.
Tiefster Ort (Romanshorn): 399 m ü. M.

Fahrzeuge Personenverkehr

FLIRT 1: 11
FLIRT 2: 12
FLIRT 3: 5
Traverso (Typ FLIRT 3): 6
NPZ 2-teilig: 4



Die SOB

Unterwegs für Sie

Die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) ist ein selbstständiges, nach privatwirtschaftlichen Kriterien geführtes, integriertes Eisenbahnunternehmen, zu dem alle Bereiche gehören, die ein Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs braucht. Unsere Besteller, Bund und Kantone, unterstützen wir mit allen Mitteln beim Erreichen ihrer Mobilitätsziele. Als kleine und agile Bahn nehmen wir in der Branche die Rolle als Querdenkerin ein und treiben Innovationen aktiv voran.

Wir haben die Zukunft der SOB fest im Blick, sind uns aber auch unserer Geschichte bewusst. Wir schätzen das Vermächtnis der Gründerväter der ehemaligen Südostbahn und der Bodensee-Toggenburg-Bahn – allem voran die zahlreichen Kunstbauten entlang unserer Strecke, die wir regelmässig warten und erneuern. Die gleiche Aufmerksamkeit schenken wir unseren Fahrzeugen, die wir in den Service-Zentren in Herisau und Samstagern reinigen und reparieren.

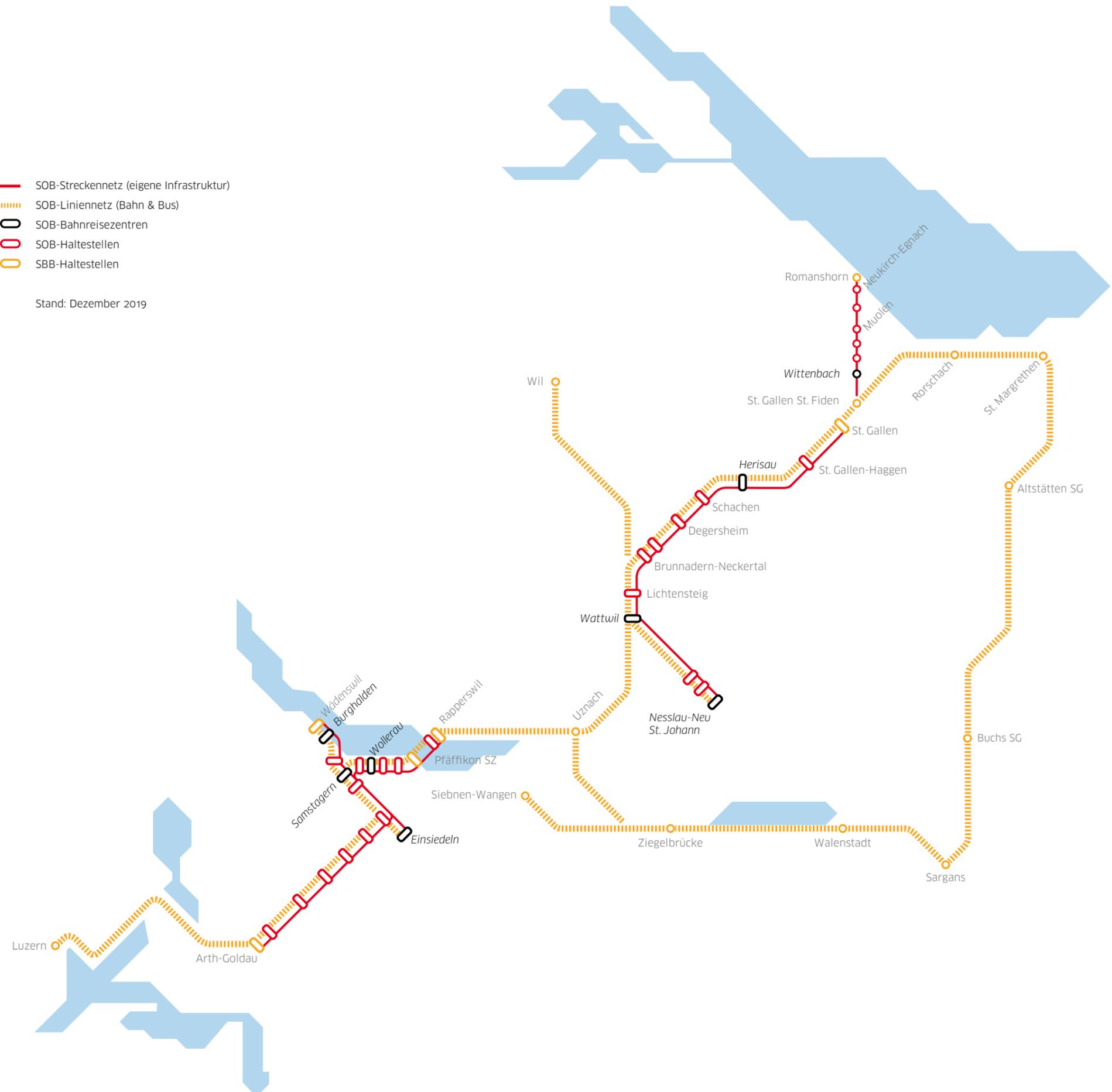
Unsere Kundinnen und Kunden sollen Freude am Zugfahren haben und den bestmöglichen Kundenservice erleben. Das erreichen wir durch eine persönliche Betreuung direkt im Zug oder in unseren Bahnreisezentren.

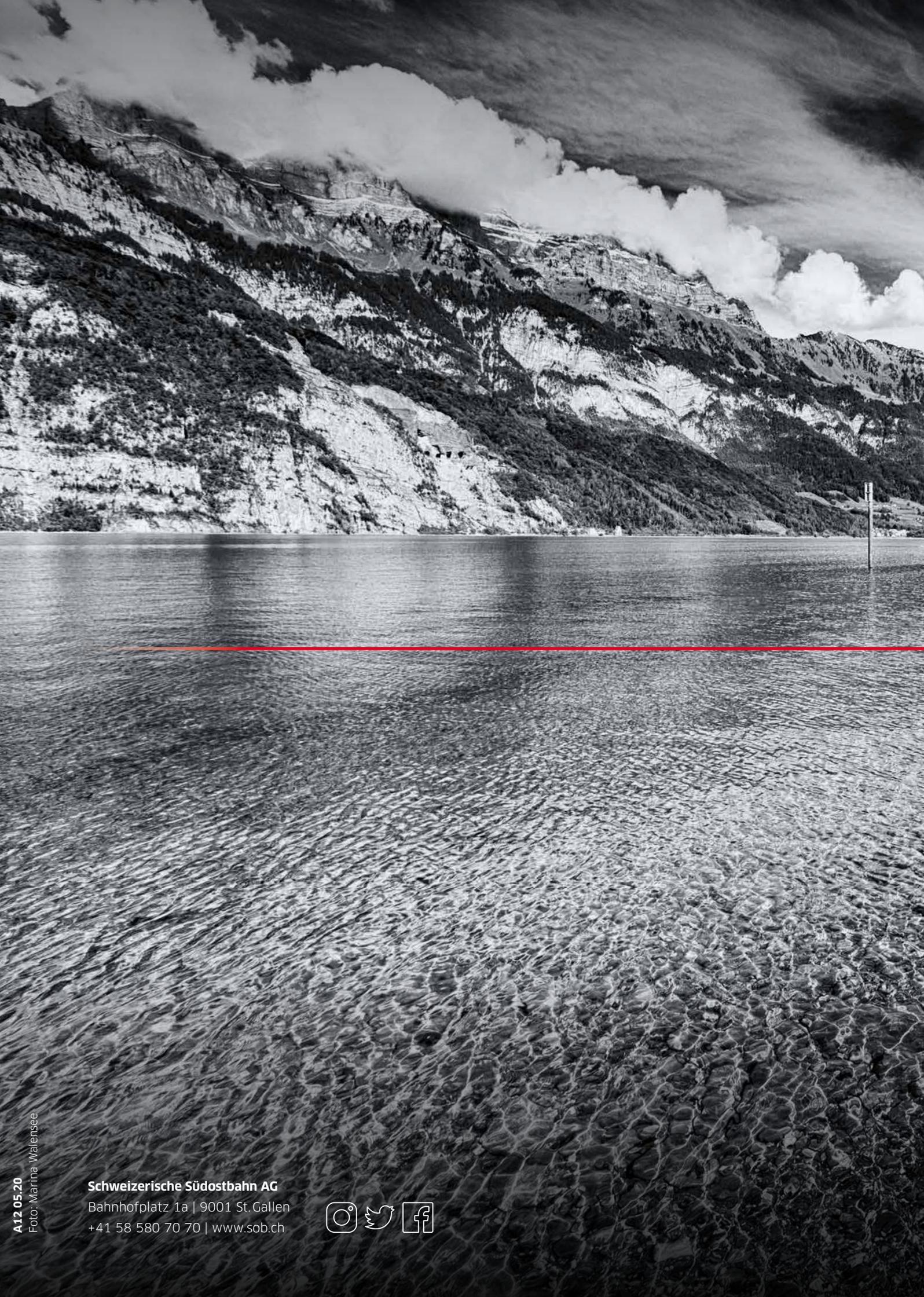
Als attraktive und zuverlässige Arbeitgeberin fördern wir unsere rund 650 Mitarbeitenden durch gezielte Aus- und Weiterbildungs-massnahmen und binden sie aktiv in den Gestaltungsprozess des Unternehmens ein.

www.sob.ch

- SOB-Streckennetz (eigene Infrastruktur)
- - - - - SOB-Liniennetz (Bahn & Bus)
- SOB-Bahnreisezentren
- SOB-Haltestellen
- SBB-Haltestellen

Stand: Dezember 2019





A12 05.20
Foto: Marina Walensee

Schweizerische Südostbahn AG
Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen
+41 58 580 70 70 | www.sob.ch

