



Die Talstation der Arbobahn soll im noch leerstehenden ehemaligen Saurer-Heizwerk eingerichtet werden.

Bild: PD

Seilbahn soll ÖV-Lücke schliessen

Dieses Projekt hängt am stählernen Seil: Die Arbobahn verkürzt die Fahrzeit nach St. Gallen ohne Staugefahr.

Stefan Borkert

Berufspendler kennen das Problem. Die Verbindung von Arbon nach St. Gallen hat ihre Tücken. Der eingerichtete Schnellbus steht nur allzu oft im Stau. Konradin Fischer, der mit seiner ZIK-Immo AG in Arbon die Umgestaltung des Saurer Werk 1 in Angriff genommen hat, ist bekannt für Ideen, die für Aufsehen und Diskussionen sorgen. Und diese Idee gehört definitiv dazu: Eine Seilbahn soll Pendler und Touristen auf den Zug zum Bahnhof in Freidorf Roggwil-Berg bringen. Damit wäre die Region Arbon per ÖV an die schnelle Zuglinie Romanshorn-St. Gallen angebunden, und das ganz ohne Stau, aber notabene mit wunderbarer Aussicht.

Bernhard Eicher ist ein Mann vom Fach, wenn es um Seile und Seilbahnen geht. 40 Jahre lang leitet er die Geschicke der Romanshorner Seilbauerin Fatzter AG. Als er das erste Mal von der Idee hörte, da war er ziemlich skeptisch. Dann hat er sich das Projekt näher angeschaut. «Ich wohne seit vielen Jahren in Arbon und kenne die ÖV-Herausforderungen bei der Verbindung nach St. Gallen als Privatperson, insbesondere die Stauproblematik des Schnellbusses über die Autobahn», sagt er und ergänzt, dass er ein intensiver Nutzer des ÖV in der Schweiz sei. «Mein Auto steht meist in der Garage.»

Trasse-Verlauf vertreibt die Zweifel

Die Idee, über eine Seilbahn die Region Arbon mit 70 000 Einwohnern mit St. Gallen, einer Stadt mit ebenfalls 70 000 Einwohnern, einfach und schnell zu verbinden, fand er innovativ. Politisch durchsetzbar sei eine solche Idee aber nicht so leicht, gibt er zu. «Doch als ich den Trasse-Verlauf sah, schwanden meine Zweifel.» Eicher gilt als Pragmatiker, der sich gerne schwierigen Aufgaben annimmt, wenn es um Seilbahnen geht. Das hat der Fatzter AG in der ganzen Welt einen tadellosten Ruf eingebracht. Eicher schaute sich das Projekt gründlich an und befand, dass die technische Machbarkeit kein grosses Problem darstellen wür-

de. Der Genehmigungsweg ist aber bei solchen Projekten gepflastert mit Bedenken und Einsparungen, etwa von Anwohnern, Heimatschützern, Vogelschützern, Landwirten oder Umweltverbänden. Angesichts des Korridors, den die Seilbahn durchquert, kommt er zum Schluss: «Die Voraussetzungen für eine Realisierung des Projektes sind bei all den Herausforderungen vergleichsweise gut.»

4 Kilometer, 15 Masten und 40 Millionen Franken

Ganz Realist, fährt er fort: «Wenn es nicht gelingt, einvernehmliche Lösungen zu finden, wird das Projekt schubladisiert werden müssen. Ziel ist es, jahrelange Rechtsstreitigkeiten mit ungewissem Ausgang zu vermeiden.»

Um die Idee auf den Weg zu bringen, ist zunächst ein Verein gegründet worden. Ein Name wurde auch gefunden: Arbobahn. Die Seilbahn bewältigt eine Strecke von 4 Kilometern, überfährt 15 Masten und überwindet 160 Höhenmeter. Die Fahrt von Arbon nach Freidorf dauert 12 Minuten, und die Kabinen sind auf den Taktfahrplan des Bahnverkehrs nach St. Gallen und Romanshorn abgestimmt. Das Trasse verläuft über Gewerbe- und Landwirtschaftsgebiete, Wohngebiete werden praktisch kaum tangiert. Um die Wege kurz zu halten, brauche es in Freidorf einen

Vom See zum Zug in zwölf Minuten



Quelle: OSM, Lizenz Odbli 1.0/Karte: let



Bernhard Eicher, ehemaliger CEO Fatzter AG und Mitinitiant des Vereins Arbobahn. Bild: PD



Konradin Fischer, Mitinhaber ZIK Immo AG und Mitinitiant des Vereins Arbobahn. Bild: PD

Kommentar

Eine Luftnummer mit Charme

Hierzulande befördern Seilbahnen in der Regel Wanderer oder Skifahrer Berge hinauf und wieder hinunter. Teils werden auch kleinere Strecken innerorts bewältigt. In Südamerika oder in Moskau kommen Seilbahnen auch als ÖV zum Einsatz, Tendenz steigend. Sehr oft ist Bahn- und Seiltechnik aus der Ostschweiz dabei. Fatzter aus Romanshorn oder bei autonomen Bahnen etwa die Bartholet Maschinenbau AG aus Flums. Und es gibt noch weitere. Die

Spezialisten für ein Projekt wie die Arbobahn hat man also direkt vor der Haustüre. Und das ist vielleicht ein Grund dafür, warum man die Idee zweimal anschauen muss, denn sie ist kein Aprilscherz, wie manche zunächst vermutet haben.

Im Gegenteil. Eine solche Seilbahn, die sogar in einem 15-Minuten-Takt auf der Strecke Romanshorn-St. Gallen betrieben werden könnte, die Touristen anlocken wird, die den

unterirdischen Zugang zum Bahnhof, ergänzt Eicher.

Seitens der Projektverfechter heisst es noch, dass der Schweizer Bahnbauer Garaventa die Machbarkeit bestätigt habe. Eicher ergänzt, dass man die Kostenrechnung im oberen Bereich angesetzt habe. So werden für den Bau der Seilbahn 25 Millionen Franken veranschlagt. Weitere 15 Millionen Franken sind für Detailplanung, Zusatzbauten, Infrastrukturanlagen und Bewilligungsverfahren eingerechnet. Als nächste Massnahme werde eine Machbarkeitsstudie erstellt. Dann könne man auch einen Businessplan ausarbeiten.

So viel weiss Eicher aber jetzt schon: Die Seilbahn würde bedarfsorientiert fahren, was gerade bei einer zusätzlichen touristischen Nutzung von Vorteil ist. Und touristisch wäre die Bahn wohl ein Highlight. Durch einen weitgehend automatisierten Betrieb der Einseil-Umlaufbahn entstünden geringe Betriebskosten. Der Fahrpreis sollte knapp unter dem für ein Zweizonenticket bei Ostwind liegen. Die Gondeln seien für zehn Personen ausgelegt. Velos und Kinderwagen könnten mitgenommen werden. Und Eicher betont, was die Umweltfreundlichkeit einer solchen Seilbahn angehe, sei sie kaum zu überbieten.

Behörden und Gemeinden sehen die Bahn positiv

Eicher sagt, dass man beim Kanton Thurgau, bei der Stadt St. Gallen und bei den betroffenen Gemeinden auf offene Ohren gestossen sei. Dominik Diezi, Stadtpräsident von Arbon, ist überzeugt, dass die Arbobahn die Wirtschaft im Oberthurgau stärke. Gallus Hasler, Gemeindepräsident von Roggwil, ist begeistert: «Roggwil als Standort der Bergstation einer Luftseilbahn ist eine wirklich tolle Idee.» Und Stephan Tobler, Gemeindepräsident von Egnach sowie Präsident Regio Oberthurgau, ist überzeugt, dass das Projekt eine umweltverträgliche Antwort auf die steigende Nachfrage im ÖV der Region Oberthurgau sei und ausserdem eine alltagstaugliche Ergänzung für Pendler und Passagiere im Nahverkehr bedeute.

Stefan Borkert

Die Pandemie hat für die Helvetia auch ihr Gutes

Versicherung Zunächst hatte die Versicherungsbranche die Gastroszene im Regen stehen gelassen. Kaum ein Restaurant, das über eine Versicherung gegen eine Pandemie verfügt. Unter öffentlicher Empörung lenkte die Assekuranz schliesslich ein und bot Vergleichslösungen an. Geld gekostet haben im Zusammenhang mit der Pandemie vor allem auch Schadenzahlungen bei Reise- und Assistenzversicherungen.

Bilanz 2020 der Helvetia: Die Schadenbelastung durch Covid-19 betrug 97,5 Millionen Franken, wie die seit einem halben Jahr amtierende Finanzchefin Annelis Lüscher Hämmerli sagt. Dabei hat sich die Lage im zweiten Semester deutlich beruhigt, waren doch 89,4 Millionen dieser Belastung schon im ersten Halbjahr angefallen.

«Es braucht nicht noch einen Einbrecher»

Auf der anderen Seite hat die Helvetia von Covid-19 auch profitiert. So etwa, weil es wegen der geringeren Mobilität (Lockdowns, Homeoffice) weniger Verkehrsunfälle und folglich weniger Schäden in der Motorfahrzeugversicherung zu decken gab, wie Helvetia-Chef Philipp Gmür sagt. Auch für Schäden aus Einbrüchen und Diebstählen musste die Helvetia weniger bezahlen. Gmür sagt: «Die Leute sind mehr zu Hause. Es braucht nicht noch einen Einbrecher, der zu Besuch kommt.» Wegen der Pandemie hat die Helvetia ihren Kunden auch anderweitig unter die Arme gegriffen. So wurden etwa «mehr als hundert» Geschäftsinhabern Mieten «in einstelliger Millionenhöhe» erlassen.

Auf 2020 blickt der Chef trotz eines Gewinnknicks relativ zufrieden zurück, auch mit Blick auf die positive Entwicklung des Onlineversicherers Smile und des Hypothekenvermittlers Mooneypark sowie die Erholung der Börsen im zweiten Semester und folglich teils auch der Anlageergebnisse. Die Finanzziele zum Ende der abgelaufenen Strategieperiode hat der Versicherer erreicht.

Wachstumssprung mit Caser

Die Übernahme des spanischen Versicherers Caser zur Jahresmitte macht sich laut Gmür bezahlt. Für die sechs Monate seiner Konsolidierung hat Caser 54 Millionen Franken zum Konzernergebnis von 282 Millionen (im Vorjahr 538 Millionen) beigetragen und 715 Millionen Franken an Prämien.

Eine Baustelle sind die Kosten. Lüscher Hämmerli sagt: «Unser Kostensatz ist zu hoch.» Deshalb wird die Helvetia laut Gmür nun «Effizienzprogramme aufsetzen». So will man bis 2025 Massnahmen zur Einsparung von 100 Millionen Franken bei den Sach- und den Personalkosten umsetzen. Was heisst das für das Personal? «Wir werden auch die natürliche Fluktuation nutzen können», sagt Gmür lediglich. In der Schweiz zählt die Helvetia 3739 Mitarbeitende nach 3668 vor Jahresfrist. (T.G.)