

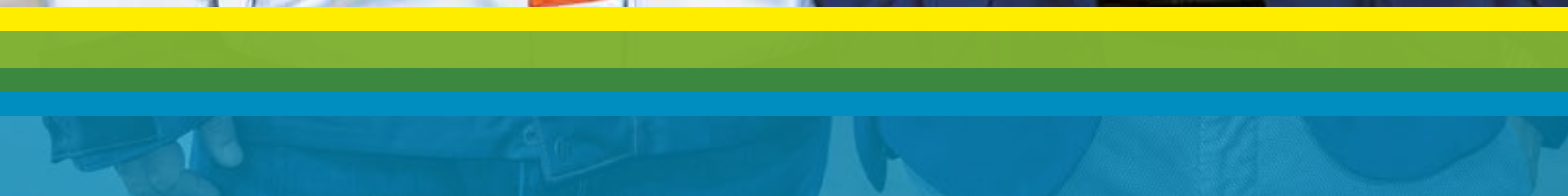
2/2022

thurgau mobil

Das Thurgauer ÖV-Magazin
thurgaumobil.tg.ch

Aufgleiser

Mit spektakulären Maschinen
erneuern Mario Tognetti und
Stefan Müller die Fahrbahn. Seite 4





**Gewinnen
Sie ein Wellness-
Wochenende
zu zweit!**

Wettbewerb

So machen Sie mit:

Drei Antworten über das Kontaktformular im Internet eingeben und absenden (thurgaumobil.tg.ch/wettbewerb). Oder Postkarte mit den **drei Antworten** sowie **Name und Adresse** an: Kanton Thurgau, Abteilung Öffentlicher Verkehr, 8510 Frauenfeld. Einsendeschluss ist der 31.12.2022. Weitere Teilnahmebedingungen online.

Tipp: Die Antworten finden Sie in dieser Ausgabe von «thurgaumobil». Viel Spass bei der Lektüre.

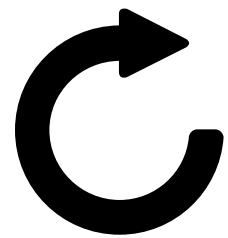
- 1) Was kommt bei neuen Bahnschwellen meist zum Einsatz?
 Holz Beton Stahl

- 2) Vor rund wie vielen Jahren ist das Naturschutzgebiet Hudelmoos entstanden?
 2000 12000 120000

- 3) An welchem Tag wird der ÖV-Fahrplan 2023 eingeführt?
 11.12.2022 1.1.2023 31.1.2023

Unter den richtigen Einsendungen werden folgende Preise verlost:

1. Preis Nautiker-Aufenthalt für 2 Personen in einem Deluxe-Zimmer zur Seeseite im Hotel Bad Horn, inkl. Benützung des Spa-Bereichs **im Wert von 540 Franken**
- 2.–4. Preis je 2 Day Spa-Eintritte für vier Stunden im Wellnesshotel Golfpanorama in Lipperswil **im Wert von 130 Franken**
- 5.–10. Preis je 1 Bodensee Ticket Tageskarte für Kleingruppen, Zonen Ost und West **im Wert von 63 Franken**
- 11.–20. Preis je 1 Wellness-Eintritt der «Fitness Island» in Bronschhofen SG **im Wert von 35 Franken**



**250
Kilometer**

Auf dieser Länge wird das Schweizer Schienennetz jährlich saniert oder erneuert.

Seite 4

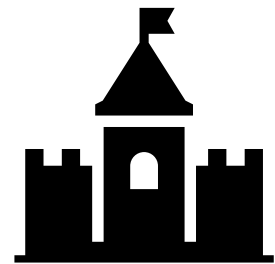
Impressum: Herausgeber Kanton Thurgau, Abteilung Öffentlicher Verkehr, 8510 Frauenfeld und Transportunternehmen im Kanton Thurgau **Realisation** salcom.biz Public Relations, Bischofszell **Redaktion** Erika Egger, Pius Graf, Priska Hofmann, Conradin Knabenhans, Daniela Nafzger, Urs Peita, Vanessa Ponzio, Cyrill Rügger, Roman Salzmann, Raphael Stierli, Martin Troll, Daniel Zollinger; Susanna Entress (Layout) **Korrektorat** Brigitte Ackermann **Druck** Bodan AG, Kreuzlingen, Papier FSC-Mix **Auflage** 143 000 Exemplare **Bildnachweis** Raffael Soppelsa (S. 1, 6, 7 oben, 8), Patrick Angst (Karte S. 9), Reto Bänninger, baenicreative.ch (S. 9 unten Mitte, S. 10 rechts), Florian Stöckli (S. 9 unten rechts), SRF/Oscar Alessio (S. 11), AdobeStock/nazarovsergey (S. 12/13), AdobeStock/Girts (S. 12/13 unten), Bankset Group International (S. 14), Christoph Kaminski (S. 15 links), Turbo (S. 15), übrige Fotos/Illustrationen zVg. **Kontakte** Transportunternehmen auf thurgaumobil.tg.ch



758 Jahre

Mindestens so alt ist das Wasserschloss Hagenwil, das es auf dem Schlossweg zu entdecken gibt.

Seite 8



Weltneuheit aus dem Thurgau

Der Schienenfahrzeughersteller Stadler Rail baut das neue Fahrzeug für die Linie von Rheineck (SG) nach Walzenhausen (AR). Es kann per Fernsteuerung bedient werden und ist damit die erste vollautomatisierte Überland-Zahnradbahn der Welt. Welche weiteren Projekte das Zugbauunternehmen aus dem Thurgau verfolgt, erfahren Sie im Interview mit Inhaber Peter Spuhler. **Seite 7**

3

Fragen



Werner Fritschi, Turbo Mitarbeiter im Ruhestand.

«Ich werde den ÖV noch mehr nutzen.»

Herr Fritschi, Sie steigen nach 20 Jahren aus dem Turbo Zug aus. Wie hat sich der öffentliche Verkehr (ÖV) während dieser Zeit verändert?

Er ist attraktiver geworden. Auf allen Linien verkehren neue, moderne Fahrzeuge. Die Bahnhöfe wurden modernisiert und das Einsteigen auch für mobilitätseingeschränkte Reisende deutlich verbessert. Und das Wichtigste: Es gibt viel mehr Verbindungen mit teilweise auch kürzeren Reisezeiten.

Wohin geht die Reise von Turbo?

Turbo wird sich weiter als regionaler Mobilitätsanbieter positionieren und unter anderem die grenzüberschreitenden Verbindungen im Fokus haben.

Die S7 Romanshorn-Lindau ist ein Meilenstein. Der Ausbau auf einen täglichen Betrieb ist auf der Agenda. 2025 kommen die neuen Züge von Stadler Rail. Darauf können sich die zahlreichen Kundinnen und Kunden von Turbo freuen.

Wie werden Sie den ÖV nun als Pensionär nutzen?

Noch mehr als heute. Ins Büro konnte ich zu Fuss gehen. Den ÖV habe ich bei Sitzungen in Frauenfeld, St. Gallen oder Zürich genutzt. Und natürlich in der Freizeit. Ich habe kein Auto und mache die ganze Mobilität mit Bahn, Bus und Mobility Carsharing. Ich werde oft unterwegs sein und die zeitgemässe kombinierte Mobilität nutzen.

Maschinen auf Schienen

CYRILL RÜEGGER Wenn es um den Gleisunterhalt geht, gehört ein Thurgauer Familienunternehmen zu den absoluten Vorreitern: Die Müller Frauenfeld Gruppe bringt Strassenfahrzeuge auf die Schienen und entwickelt Gleisbaumaschinen, die weltweit ihresgleichen suchen.

Auf dem Gleis zwischen Ossingen und Seuzach sind an diesem Herbstnachmittag die grossen Maschinen aufgefahren. Ein schienentauglicher Bagger verbreitert gerade das Gleisbett. Den Aushub kippt er in einen gelben Containerwaggon mit integriertem Förderband. Einige Hundert Meter weiter verteilt ein zweiter Bauzug den Feinschotter. «Dass wir hier am Tag arbeiten können, ist ein Glücksfall», erklärt Othmar Schuler. Er ist seit knapp vier Jahren Bauführer bei der Müller Gleisbau AG, dem Hauptunternehmen der Müller Frauenfeld Gruppe. In dieser Zeit hat er die Erfahrung gemacht, dass Gleisbauarbeiten fast ausschliesslich nachts stattfinden – dann, wenn keine Personenzüge verkehren. Die grösste Herausforderung sei nicht einmal die ungewöhnliche Arbeitszeit, sondern das knappe Zeitbudget. Angesichts der immer stärker ausgebauten Fahrpläne stehen zwischen dem letzten und dem ersten Zug pro Nacht meist nur knapp vier Stunden zur Verfügung. Gefragt sind deshalb eingespielte Teams, effiziente Abläufe und ausgeklügelte Maschinen.

Ohne Muskelkraft geht es nicht

Viele Maschinen, die für den Gleisbau und -unterhalt zum Einsatz kommen, stellt die Müller Frauenfeld Gruppe selbst her. «Der Grund dafür ist einfach: Es gibt sie nicht ab Stange», ergänzt Othmar Schuler. Um an neuen Fahrzeugen zu tüfteln, hat das Unternehmen eine eigene Technikabteilung gegründet: Die Müller Technologie AG beschäftigt 55 Mitarbeitende, 24 davon in der Konstruktion und Produktion. Die meisten Ideen kommen direkt von der Baustelle. So ist auch die erste schienentaugliche Schotterverteilmaschine der Welt entstanden: Über ein ausfahrbares Mini-Förderband kann der Schotter damit präzise ins Gleisbett geschüttet werden. «Unser Bauzug mit fünf Waggons fasst rund 350 Tonnen Schotter. Müssten

wir diese Menge auf der Strasse heranschaffen, würden wir sehr viel Zeit verlieren und bräuchten zusätzlich einen Bagger für die Feinverteilung», sagt Schuler. Ganz ohne Muskelkraft geht es allerdings nicht: So müssen beispielsweise die reptilienfreundlichen, grossen Gesteinsbrocken, die sogenannten Schroppen, am Rand des Gleisbetts einzeln von Hand aufgeschichtet werden. Eine Maschine gibt es dafür noch nicht. Der Technikabteilung dürften die Herausforderungen also auch in Zukunft nicht ausgehen. Die Produktion von Spezialfahrzeugen für die Schiene hat sich bei der Müller Frauenfeld Gruppe unterdessen zu einem eigenen Geschäftszweig entwickelt. Viele Fahrzeuge werden vermietet, einige sogar verkauft.

«Gleise haben eine Lebensdauer von 30 bis 60 Jahren.»

Beton ersetzt Holz und Stahl

In den letzten 50 Jahren sind generell immer mehr Tätigkeitsfelder hinzugekommen. Das Hauptunternehmen trägt zwar den «Gleisbau» im Namen, dieser macht heute aber nur noch einen kleinen Teil aus. Das habe auch damit zu tun, dass das Schienennetz der Schweiz nur noch punktuell ausgebaut werde, erklärt Mario Tognetti, der in der

Geschäftsleitung der Müller Frauenfeld Gruppe für die Müller Gleisbau AG zuständig ist. Bedeutender sei die Erneuerung von Streckenabschnitten – so wie in Ossingen. «Gleise haben eine Lebensdauer von 30 bis 60 Jahren, je nachdem, wie stark sie befahren werden.» In der Schweiz würden jährlich zwischen 200 und 250 Kilometer des Schienennetzes saniert oder erneuert – also gut vier Prozent. Heute werden die alten Holz- oder Stahlschwellen, auf denen die Schienen befestigt sind, meist durch Betonkonstruktionen ersetzt (siehe auch Infokasten auf Seite 6). «Durch den Wechsel von Holz auf Beton kann die Lebensdauer der Schwellen erhöht werden», sagt Tognetti. Für Betonkonstruktionen sind zusätzliche Arbeiten



Ein Bagger auf Schienen kippt den Aushub in einen Transportzug. Mittels Förderband wird die Erde gleichmässig auf die gelben Waggons verteilt.



Mit der ersten schienentauglichen Schotterverteilmachine können die Steine präzise platziert werden.



Beim Gleisbau ist das Zusammenspiel von Muskel- und Maschinenkraft gefragt.



Mario Tognetti, Geschäftsführer Bau Müller Frauenfeld Gruppe.



Stefan Müller, Mitinhaber Müller Frauenfeld Gruppe.

nötig: So müssen der Untergrund entwässert und ein festes Fundament aus Asphalt errichtet werden. Der sogenannte Gleistiefbau ist die Spezialdisziplin der Müller Gleisbau AG. Daneben ist das Unternehmen auch im Fahrleitungsbau und im Böschungsunterhalt tätig. «Ab 2023 werden wir dank der Kooperation mit einem grossen Schienenbauunternehmen alle Gleisbauarbeiten aus einer Hand anbieten können», betont Mario Tognetti.

Von der Nacht fasziniert

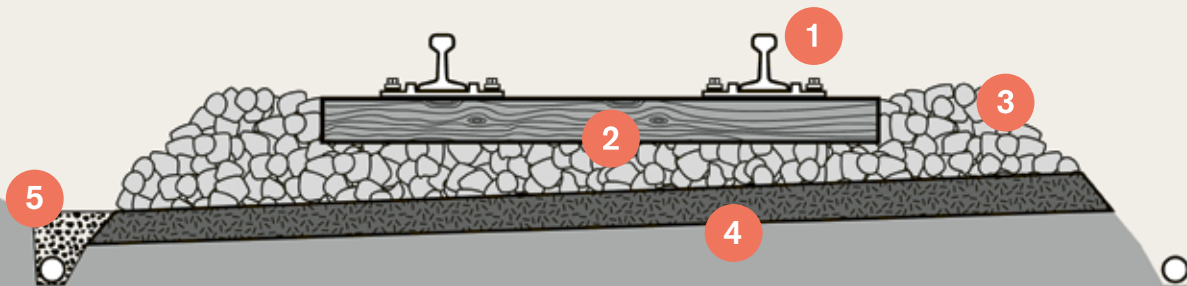
400 Mitarbeitende beschäftigt die Müller Frauenfeld Gruppe an fünf Standorten in der ganzen Schweiz. Der Hauptsitz befindet sich in Frauenfeld, unweit des Paketverteilzentrums der Post, wo Eugen Müller vor 51 Jahren den Grundstein gelegt

hat. Heute führen dessen Enkel Stefan und Florian das Unternehmen. «Wenn wir mit unserem Vater eine Gleisbaustelle in der Nacht besuchen durften, war das eine unglaubliche Freude», erinnert sich Stefan Müller. «Diese spezielle Stimmung in der Nacht, die vielen Hände, die perfekte Zusammenarbeit und die grossen Maschinen. Das fasziniert mich heute noch.» Und dies umso mehr, seit er die grösseren Zusammenhänge des Eisenbahnsystems kenne: «Es müssen extrem viele Zahnräder ineinandergreifen, damit die Kundinnen und Kunden pünktlich und sicher ans Ziel kommen.» Sein Unternehmen legt dafür buchstäblich die Grundlage.

Weitere Impressionen auf thurgautomobil.tg.ch

So sind die Gleise gebettet

Zur Fahrbahn gehört mehr als Schienen, Schwellen und Schotter.



1 Schienen

Die Schienen tragen das Gewicht des Zuges und führen ihn. Sie werden durch Walzen hergestellt: Geschmolzener Stahl wird – wie Teigwaren – in die gewünschte Form gepresst.

2 Schwellen

Die Schwellen halten die korrekte Spurweite der beiden Schienen dem ganzen Gleis entlang. Sie sind aus Holz, Stahl oder – immer häufiger – aus Beton und übertragen den vom Zuggewicht erzeugten Druck auf den Schotter. Die Schienen sind an den Schwellen fixiert.

3 Schotter

Die Schwellen liegen in einem Bett aus Bahnschotter. Der Schotter soll die Fahrbahn fixieren, indem er den riesigen Kräften der Schienen und Schwellen bei Temperaturveränderungen standhält. Auch überträgt er die vom Zuggewicht erzeugte Kraft auf den Boden.

4 Gleisunterbau

Als Gleisunterbau, der sich unter dem Schotter befindet, bezeichnet man eine undurchlässige Schicht auf einem kompakten Aggregatbett. Diese hat verschiedene Funktionen: Sie absorbiert die Last, die von

den Zügen erzeugt und über den Schotter abgegeben wird. Zudem bildet sie eine undurchlässige Fläche gegen Wassereintritt, damit das Fundament nicht geschwächt wird. Und sie verhindert, dass Feinstaub vom Boden in den Schotter hochsteigt und ihn ungeschmeidiger werden lässt.

5 Entwässerung

Damit das Wasser gut abfließt, ist der Unterbau leicht geneigt. Ausserdem ist er entlang dem Gleis mit einem Entwässerungssystem ausgestattet. Dadurch kann das gesammelte Wasser abgelassen werden.



«Unsere Züge werden zur Effizienzsteigerung beitragen müssen», sagt Peter Spuhler.

«Thurgau liegt mir am Herzen»

CYRILL RÜEGGER Das Thurgauer Zugbauunternehmen Stadler Rail wird 80-jährig. Inhaber Peter Spuhler spricht über Herausforderungen und verrät, was ihn stolz macht.

Herr Spuhler, wie ist Stadler Rail im Jubiläumsjahr unterwegs?

Stadler erreichte im ersten Halbjahr 2022 ein hohes Wachstum im Auftragsengang – trotz äusserst herausfordernder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen mit einer Kombination aus Inflation, Lieferkettenproblemen, Währungsverwerfungen und geopolitischen Spannungen. In den letzten zwei Jahren haben wir unsere Hausaufgaben gemacht und die Weichen für eine erfolgreiche Unternehmensentwicklung mit einer verbesserten Profitabilität gestellt.

Welches war die grösste Herausforderung, als Sie vor über 30 Jahren Stadler Rail übernommen haben, und was haben Sie daraus gelernt?

Am meisten lernt man aus den herausfordernden Situationen – so etwa, als wir innerhalb von nur 23 Monaten den neuen Hochgeschwindigkeitszug «Smile» entwickelt und gebaut haben. Um Herausforderungen zu meistern,

braucht es ein Team, das diese gemeinsam anpackt – und das habe ich bei Stadler immer gehabt.

Im Bereich «alternative Antriebe» ist Stadler Rail Marktführer. Welches Potenzial haben Züge mit Wasserstoffantrieb?

Der nachhaltigste Antrieb ist immer noch der Strom über die Oberleitung. Jedoch hat nicht jedes Land einen so hohen Elektrifizierungsgrad wie die Schweiz – in den USA sind es gerade mal ein Prozent. Hier können Wasserstoffzüge den Dieselantrieb ersetzen. In europäischen Ländern mit teilweise elektrifizierten Strecken bieten sich Batteriezüge zur Überbrückung an.

Wie sehen die Stadler-Züge der Zukunft aus?

Unsere Züge werden zur Effizienzsteigerung des nachhaltigen Bahnverkehrs beitragen müssen. Sei es durch alternative Antriebe, Anpassung der Produktion – zum Beispiel durch Gewichtsreduktion – oder Digitalisierung.

Stadler-Züge fahren mittlerweile auf dem ganzen Kontinent. Welche Bedeutung hat der kleine Thurgauer «Heimmarkt» noch für Sie?

Der Thurgau ist und bleibt eine Herzensangelegenheit von mir. Die damalige Mittelthurgaubahn bestellte als einer der ersten Schweizer Bahnbetreiber unseren Gelenktriebwagen. Es macht mich stolz, dass mit den neuen «Flirt» von Turbo auch zukünftig Fahrzeuge von Stadler auf Thurgauer Schienen unterwegs sein werden.

Komplettes Interview thurgaumobil.tg.ch

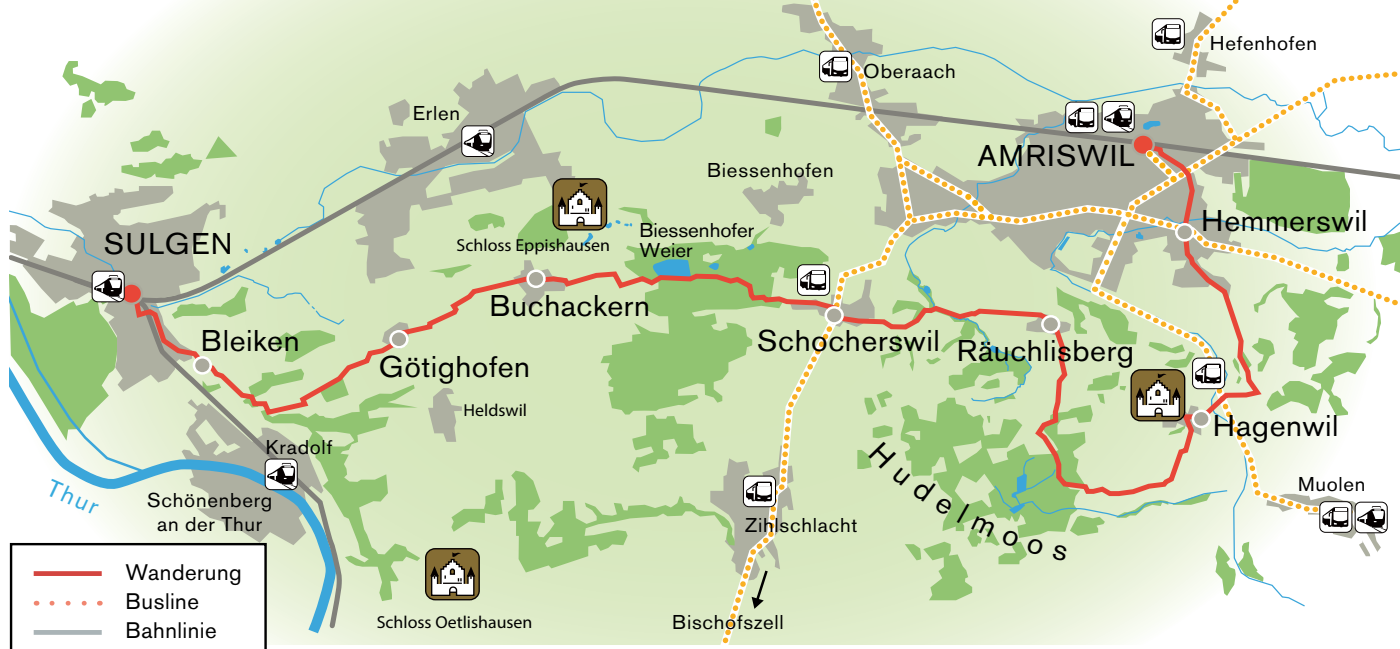
Peter Spuhler

ist Inhaber und bis Ende Jahr Group CEO ad interim der Stadler Rail AG in Bussnang. Der 63-jährige ehemalige Nationalrat wohnt in Warth-Weiningen.

A large, multi-story building with a prominent half-timbered upper section in red and white, built on a stone and plaster base. It is situated on a rocky outcrop overlooking a body of water, with its reflection visible in the calm water. The sky is clear and blue.

Das Wasserschloss setzt die Krone auf

FLORIAN STÖCKLI **Der zweite Teil des Mittelthurgauer Schlosswegs bietet alles, was das Wandererherz begehrt: betörende Landschaften, schmucke Bauernhäuser und das imposante Wasserschloss Hagenwil (Bild).**



Alle Wandertipps auf
thurgautomobil.tg.ch

Sulgen – Buchackern – Hagenwil – Amriswil

Mittelthurgau Schlossweg

2. Etappe, Länge rund 17 Kilometer,
 Wanderzeit etwa viereinhalb Stunden.

Etappen 1 und 2: outdooractive.com



Vom Bahnhof Sulgen geht es zuerst in den Untergrund. Gemeint ist die Strassenunterführung, welche die Bahnlinien unterquert. Nach so viel Beton sind die Wanderer froh, wenn sie im Sulger Unterdorf wieder ans Licht kommen. Von hier geht es hinauf nach Bleiken. Der Dorfkern stimmt die Wanderer darauf ein, was sie in den nächsten vier Stunden erwartet: liebevoll gepflegte Bauernhäuser, umgeben von herrlicher Landschaft.

«Hohfels» läutet Weingüter ein

Mühelos gewinnt man weiter Höhe, auf der rechten Seite ein imposanter Blick hinab nach Kradolf-Schönenberg, im Hintergrund die sanften Hügel des Fürstenlands, begrenzt von Säntis und Churfürsten. Am schönsten

fen kommt, umso eher ersetzen Reben die Obstplantagen. So wie der prächtig gelegene Rebberg «Hohfels» des Weinguts Huber in Gutbertshausen. Es ist das erste von mehreren Weingütern auf dem Weg (siehe Kasten). Weiter führt der Weg entlang der Rebberge von Götighofen gen Osten und bietet immer wieder herrliche Ausblicke bis weit in den Oberthurgau.

Achtung vor Golfbällen

Unvermittelt taucht in einer Senke das prächtige Riegelhaus des Hofes «Thalacker» auf. Auf dem Weingut bewirtschaftet Familie Löpfe bereits in vierter Generation drei Hektaren Reben. Die unter dem Oberbegriff «Türmliwy» bekannten Erzeugnisse können vor Ort degustiert

werden. Beschwingt erreicht man so den Ort Buchackern, der zur Gemeinde Erlen gehört. Bald tauchen die ersten Golferinnen und Golfer auf. Angesichts eines Schilds, das vor heranfliegenden Golfbällen warnt, ist man froh, dass sich der Weg bald in einen dichten Wald schlängelt. Der federnde Torfboden deutet auf Wasservorkommen hin, und tatsächlich taucht plötzlich der idyllische Biessenhofer Weiher auf. Hier lädt eine gut ausgestattete Rast- und Grillstelle zur Pause ein. Danach geht es weiter durch dichten Wald, bevor man in der Ferne den Bodensee erblickt und die Ortschaft Schocherswil erreicht. Damit ist bereits die Hälfte der Wegstrecke zurückgelegt und eine Restauration angezeigt, zum Beispiel im historischen

Je näher man Götighofen kommt, umso eher ersetzen Reben die Obstplantagen.

Aussichtspunkt ist eine komfortable Grillstelle eingerichtet. Sanft biegt der Weg nach Osten, führt vorbei an Hochstamm-Obstbäumen. Je näher man dem Weinbauerndorf Götigho-



Wasserfrosch im Hudelmoos.



Hof «Thalacker» in Buchackern.

Gasthaus Hecht. Wer die Wanderung unterbrechen möchte, nimmt an der Haltestelle einen Bus der Linie 943 nach Amriswil oder Bischofszell.

Per Bus oder Höhenweg ans Ziel

Hinter Schocherswil lockt ein weiterer Höhepunkt der Wanderung: das Naturschutzgebiet Hudelmoos (siehe Kasten). Nach einem romantischen Tobel mit prächtigen Nussbäumen weist in Räuchlisberg eine erste Hinweistafel die Richtung zum einstigen, heute von Wald umgebenen Hochmoor. Der Weg streift den nordöstlichen Teil des Naturschutzgebiets. Es lässt sich aber auf gut beschilderten Pfaden leicht genauer erforschen. Am Ende des Waldes öffnet

Unvermittelt fühlen sich die Wanderer ins Mittelalter versetzt.

sich der Blick wieder auf Bodensee und Alpenrand. Nun ist es nicht mehr weit nach Hagenwil. Zunächst taucht der spitze Kirchturm auf. Bald stehen die Wanderer vor dem prächtigen Ensemble des Wasserschlosses Hagenwil und fühlen sich unvermittelt ins Mittelalter versetzt. Das einzige bis heute erhaltene Wasserschloss der Ostschweiz ist seit 200 Jahren in Besitz der Familie Angehrn. Auch die siebte Generation sorgt

dafür, dass die Gäste das eindruckliche Ambiente geniessen und es sich bei Speis und Trank gut gehen lassen können. Wer nun das Gefühl hat, man habe sich genügend angestrengt oder im Schloss zu reichlich gezecht, kann hier problemlos die Wanderung beenden und sich vom Bus zu einem der nahegelegenen Bahnhöfe in Amriswil oder Muolen fahren lassen. Wer die vier restlichen Kilometer nach Amriswil zu Fuss bewältigt, kommt in den Genuss einer Art Höhenwanderung mit Alpenblick. Zudem bietet sich die Möglichkeit, die Wanderung im heimeligen Restaurant «Zum Weinberg» in Egg mit eigener Wein- und Fleischproduktion ausklingen zu lassen.



Christian Huber im Rebberg.



Hudelmoos im Winterkleid.

Lohnende
Zwischen-
stops

Hochwertige Weine

Die Weingüter am Ottenberg auf dem ersten Teil des Schlosswegs sind zwar bekannter, das Angebot auf der zweiten Etappe zwischen Sulgen und Amriswil sollte aber keinesfalls unterschätzt werden. Die hochwertig produzierten Weine in der Region können zu festen Zeiten oder nach Absprache degustiert werden. So zum Beispiel im Weingut Huberwein beim Weiler Gutbertshausen, kurz vor Götighofen. Vater Christian Huber sowie Sohn Roger und dessen Frau Carmen bauen auf drei Hektaren Trauben an. «Wir haben uns der Produktion von Qualitätswein verschrieben», sagt Christian Huber. «Eine andere Chance hat man als Kleinbetrieb gar nicht. Was man den Reben Gutes tut, kommt im Wein zurück.» Rezepte dafür sind regelmässiges Auflockern der Erde im Rebberg, das Ansäen von Blumenwiesen sowie der Verzicht auf Herbizide.

huberwein.ch

Noch mehr Weingüter:

Türmliwy, Buchackern, tuermliwy.ch

Zum Weinberg, Amriswil, weinberg-amriswil.ch

Wasserschloss Hagenwil, schloss-hagenwil.ch

Hochwertige Natur

Ein einzigartiges Naturerlebnis bietet das Feucht- und Moorgebiet Hudelmoos, das die Wanderer nach der Ortschaft Räuchlisberg erreichen. Entstanden ist es vor rund 12000 Jahren, als die Gletscher abschmolzen und in Senken mit undurchlässigem Untergrund viel Wasser zurückliessen. Dort siedelten sich verschiedene Pflanzen wie zum Beispiel Torfmoose an. Die abgestorbenen Pflanzenreste, die sich im Wasser nicht vollständig zersetzen konnten, bildeten vor 10000 Jahren ein Flachmoor. Ab etwa 7000 Jahren hob sich der Torfkörper dank des Pflanzenwachstums, und es entstand ein extrem nährstoffarmes und saures Hochmoor. Der Torf, der einen etwa doppelt so hohen Brennwert wie Holz aufweist, wurde während rund 200 Jahren, ab 1730 bis etwa 1950, von den Bewohnern der umliegenden Siedlungen, die ein «Ofenrecht» besaßen, abgebaut und zum Heizen der Wohnhäuser verwendet. Heute ist das Hudelmoos ein Moor- und Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung und steht unter strengem Schutz. hudelmoos.com

Mein Tipp
Der Napoleonturm-Rundweg! Er führt vorbei an Hattenhausen, wo ich aufgewachsen bin, und an der Kirche Lipperswil, wo ich getauft wurde und geheiratet habe.



Hat den ÖV erst spät für sich entdeckt: Mona Vetsch.

Die Traktorenprüfung war der erste Schritt in die Freiheit

CYRILL RÜEGGER Mona Vetsch nimmt kein Blatt vor den Mund. Auch wenn es um den ÖV geht.

Hattenhausen zählt knapp 70 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Ort liegt in der Gemeinde Wäldi – eingebettet zwischen Conny-Land und Napoleonturm. Das Postauto hält zweimal pro Stunde im Dorf. In den 1980er-Jahren, als Radio- und Fernsehmoderatorin Mona Vetsch hier aufwuchs, war das noch nicht der Fall. «Der ÖV hatte für mich als Jugendliche deshalb keinerlei Bedeutung», sagt sie geradeheraus und fügt schmunzelnd an: «Der erste Schritt in die Freiheit war die Traktorenprüfung, die gleichzeitig als Töffli-Ausweis gültig war.»

Turbulenter als am Openair

Das hat sich radikal geändert. Heute wohnt Mona Vetsch mit ihrer Familie am Stadtrand von Zürich und ist täglich mit

den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Dank zahlreicher Dreharbeiten im Ausland – zum Beispiel für die Sendung «Auf und davon» – habe sie den ÖV in der Schweiz umso mehr schätzen gelernt: «Nach drei Wochen in indischen Zügen kannst du gar nicht fassen, wie viel Platz und Ordnung in unseren Bahnen ist. So turbulent wie auf dem Bahnhof in Mumbai ist bei uns nicht mal im Pulk vor einer Openair-Bühne.»

Auffällig unauffällig

Früher habe sie im Zug oft ein Buch dabei gehabt, sagt Mona Vetsch. Heute nur noch das Smartphone – «leider». Sie nutze die ÖV-Fahrten häufig, um Mails zu beantworten. Gerade als bekannte Persönlichkeit ergäben sich aber auch viele interessante Gespräche und

lustige Momente mit Mitreisenden. «Es ist übrigens viel angenehmer, direkt angesprochen zu werden, als wenn man auffällig unauffällig beobachtet wird», sagt sie augenzwinkernd. Vom ÖV der Zukunft hat die 47-Jährige eine klare Vorstellung: «Statt Sitzplätze gibts Arbeitsplätze, mit WLAN und Ladestationen. Tickets gibts nicht mehr, man wird automatisch erfasst und bezahlt Ende Monat.» Und natürlich hoffe sie, dass sich die Barrierefreiheit weiter verbessert, «damit ich mit 77 auch mit meinem Rollator überall gut einsteigen kann.»

2006 schrieb Mona Vetsch über «die Abgründe des ÖV». Lesen Sie den Beitrag auf thurgaumobil.tg.ch

Zeit zum Abtauchen

CLAUDIA KOCH Im und um den Thurgau gibt es verschiedene Wellnessoasen. Sie eignen sich perfekt, um den kalten und trüben Wintertagen kurzzeitig zu entfliehen.

Sich für ein paar Stunden oder einen Tag aus dem Alltag ausklinken. Den Körper rundum verwöhnen lassen und angenehme Stunden in einer Sauna oder im Dampfbad geniessen: Diese Möglichkeiten bieten Day Spas, die mit vielfältigen Wellnessangeboten den Tagesgästen angenehme und entspannende Stunden versprechen. Zur Auswahl stehen beispielsweise Fussbäder, verschiedene Saunalandschaften, Sole- und Dampfbäder, Whirlpools und sogar eine Tote Meer-Therme. Dazu kann man nach Lust und Laune Beautybehandlungen buchen, um gestärkt den winterlichen Temperaturen zu trotzen.

Whirlpool mit Seezugang

Das Hotel und Spa Bad Horn direkt am Bodensee bietet auf 1500 Quadratmetern eine Spa-Anlage, wo es sich gut und gerne einen Tag lang geniessen lässt. Der Smaragd Spa verfügt über eine Saunalandschaft mit Dampfbad, Ruhebereich und vielem mehr. «Besonders attraktiv ist der Aussen-Whirlpool mit direktem Seezugang, in dem man den Blick über den Bodensee schweifen lassen kann», sagt Hotel-Gastgeberin Bernadette Hanny. Originell sind auch die Bullaugen in der Sauna, durch die man je nach Wasserstand und Jahreszeit den Wellengang oder Eisschollen beobachtet.

Verwöhnt mit Apfelblüten

Eine weitere Wohlfühloase im Thurgau befindet sich im Golfpanorama Hotel in Lipperswil. Auch hier bleiben keine Wünsche offen. Im 2000 Quadratmeter grossen Wellnessbereich «Fleur de Pomme» kann man etwa im Dampfbad oder im Sole-Whirlpool die Seele baumeln lassen. Mit einem Kneipp-Gang wird der Kreislauf stabilisiert. Oder man lässt sich mit Produkten aus der Kosmetiklinie mit Apfelblüten verwöhnen. Verschiedene Ruheräume mit gedämpftem Licht und warmen Wasserbetten laden zum Entspannen und Geniessen ein.

Sauna mit Holzfeuer

Im sankt-gallischen Bronschhofen, nur einen Katzensprung von der Thurgauer Grenze entfernt, liegt Fitness Island. Auf 2500 Quadratmetern locken auch hier verschiedene Spa- und Wellnessangebote. Ein Toperlebnis ist laut Geschäftsführer Fabian Möckli die Feuersauna – eine finnische Sauna, die zusätzlich über ein Holzfeuer eingehitzt wird. Einzigartig in der Ostschweiz ist die Therme Totes Meer: Sie befindet sich auf dem Dach und ist mit Salz aus dem Toten Meer angereichert.





Bad Horn Horn

Der Ganztageseintritt Smaragd Day Spa kann täglich gebucht werden. Der Weekly Day Spa von Montag bis Donnerstag für vier Stunden. Abends gibt es den Late Night Spa Eintritt täglich ab 17.30 Uhr. Das Smaragd Day Spa Package umfasst mittags oder abends ein Vier-Gang-Wellnessmenü und ein Guthaben für eine Spa-Behandlung. Das Bad Horn ist per Zug (S7 Rorschach-Weinfelden) oder Bus (211 St.Gallen-Arbon) in sieben Gehminuten erreichbar. www.badhorn.ch



Golfpanorama Hotel Lipperswil

Der Day Spa Eintritt für einen ganzen Tag beinhaltet ein Drei-Gang-Menü, wahlweise mittags oder abends. Eine kürzere Variante ist der Day Spa Eintritt für vier Stunden. Beide Varianten sind von Montag bis Sonntag ab 10 bis 22 Uhr buchbar. Die Day Spa Happy Hour gilt von Montag bis Sonntag ab 18.30 Uhr. Das Hotel ist per Bus (833 ab Weinfelden-Lipperswil-Ermatingen) ab der Haltestelle Hattenhausen, Golfpanorama, in knapp zehn Minuten zu Fuss erreichbar. www.golfpanorama.ch



Fitness Island Bronschhofen SG

Die Angebote lassen sich ganz nach Geschmack individuell zusammenstellen. Es gibt auch verschiedene After Work Spa-Angebote (Silber und Gold) für mehrere Stunden sowie ein Day Spa-Angebot Gold. Die Wellnessangebote sind täglich von 6 bis 23 Uhr buch- und benutzbar. Die SBB bietet ein Kombibillett mit 20 Prozent Ermässigung auf den Tageseintritt im Wellnessbereich an. Die Bushaltestelle Bronschhofen, Bildfeld Mitte liegt zu Fuss 300 Meter von Fitness Island entfernt. www.fitness-island.ch

Wellness für «Hartgesottene»

Wer kalte Wassertemperaturen nicht scheut, dem sei das winterliche Naturbaden im Seebachtal oder am Bodensee empfohlen. Möglich ist dies etwa im Hüttwiler- oder Nussbaumersee, in Mannenbach oder im Seeburgpark in Kreuzlingen. Regelmässiges Winterbaden soll das Immunsystem stärken und vor Infekten schützen. Bei allen vorgeschlagenen Winterbadeplätzen bieten naheliegende Restaurants die Möglichkeit, sich aufzuwärmen und zu stärken.

thurgau-bodensee.ch





Werden Gleise bald zum Solarkraftwerk?

Energie sparen ist nur der Anfang

CYRILL RÜEGGER Bei der Energieeffizienz hängt der Zug das Auto locker ab. Dennoch verfügt auch der ÖV über grosses Energiesparpotenzial. Ein aktueller Versuch in Deutschland geht sogar noch einen Schritt weiter.

Rund vier Milliarden Kilowattstunden Energie verbraucht der Schweizer ÖV pro Jahr. Gemäss Bundesamt für Verkehr entspricht das dem Stromverbrauch von einer Million Haushalte. Der grösste Teil davon – rund 2,5 Milliarden Kilowattstunden – entfällt auf die Eisenbahn. Das ist grundsätzlich erfreulich, weil die Züge in der Schweiz mit Strom unterwegs sind. Gerade angesichts der aktuellen Energieknappheit stellt sich dennoch die Frage, wie der Verbrauch reduziert werden kann.

Mobilität vermeiden oder kombinieren

Bei der Umsetzung der Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr stellt der Bund zwei Ziele in den Vordergrund. Erstens soll unnötige Mobilität vermieden werden. Es gilt also grundsätzlich zu überlegen, wie viel Mobilität nötig und sinnvoll ist.

Im Zug wirds etwas kälter

Die Transportunternehmen reagieren auf die Energieknappheit: So senken die Appenzeller Bahnen, die Schweizerischen Bundesbahnen, die Südostbahn und Thurbo in den Wintermonaten die Temperatur in den Fahrgasträumen um etwa zwei Grad. Mit jedem eingesparten Grad Heizwärme dürfte der Energiebedarf pro Fahrgastabteil um sechs Prozent sinken. Wie warm es in den Zügen effektiv sein wird, ist indes stark von der Witterung und der Auslastung abhängig. *pd*

Die Homeoffice-Pflicht während der Covid-Pandemie hat in diesem Zusammenhang grosses Potenzial offengelegt. Zweitens soll die Energieeffizienz erhöht werden. Diesbezüglich nimmt der ÖV schon jetzt einen Spitzenplatz ein: Er trägt nämlich rund einen Fünftel des Verkehrsvolumens der Schweiz, verbraucht dabei aber nur rund einen Zwanzigstel der Energie. Damit der ÖV die Attraktivität weiter steigern kann, sind indes weitere Bemühungen bei der kombinierten Mobilität nötig – zum Beispiel durch den Ausbau von Carsharing-Angeboten an den Bahnhöfen.

Bahngleise werden zum Kraftwerk

Der ÖV hat in punkto Energie aber noch ein ganz anderes Potenzial, wie ein aktueller Versuch in Deutschland aufzeigen soll: Auf einem Streckenabschnitt in Sachsen hat das britische Energieunternehmen Bankset Solarzellen auf die Schwellen montiert. Bankset schätzt, dass durch die Fotovoltaikanlagen pro Kilometer durchschnittlich 0,1 Megawatt Strom produziert werden kann. Auf das gesamte Schienennetz von Deutschland hochgerechnet, könnten so im Idealfall fünf Atomkraftwerke ersetzt werden. Auch wenn längst nicht alle Streckenabschnitte für die Stromproduktion geeignet und noch viele Fragen unbeantwortet sind, ist das Experiment für die Schweiz interessant. Immerhin verfügt sie über das dichteste Schienennetz in Europa und damit über grosses Potenzial, wenn es darum geht, die Gleise in ein Solarkraftwerk zu verwandeln.

Nicht nur «Oh du fröhliche»...

Das Museum Bischofszell wagt sich an ein hochaktuelles Spannungsfeld heran: Weihnachten in Konfliktzeiten.

Seit über 40 Jahren sammelt Alfred Dünneberger weihnachtliche Gegenstände – darunter Christbaumschmuck und Adventskalender. Nun gestaltet er erstmals eine historische Weihnachtsausstellung in der Ostschweiz. Die Sonderschau «Nicht nur «Oh du fröhliche»...» ist bis Ende Januar 2023 im Historischen Museum Bischofszell zu sehen.

Soldaten statt Engel

«Der Ukrainekrieg in nächster Nähe machte mir schlagartig deutlich, dass die Präsentation von «heiler» Weihnacht dieses Jahr nicht angebracht ist», sagt Dünneberger. Er hat deshalb anhand seiner weihnachtlichen Zeitdokumente eine Ausstellung kreiert, die sich an die angespannte Weltlage anlehnt. Früher sei es nämlich selbstverständlich gewesen, Weihnachten für patriotische Zwecke zu nutzen: «Der glitzernde Baum und die Engel wurden ohne Hemmung mit Soldaten und Heerführern ergänzt.»

Magie erleben

Trotzdem zeugt die Mehrheit der Stücke von der weihnachtlichen Magie. Die Ausstellung erzählt Geschichten aus der Entwicklung des Weihnachtsfests – von Jesu' Geburt bis ins 20. Jahrhundert. Das Historische Museum liegt fünf Gehminuten vom Bahnhof Bischofszell Stadt entfernt. *pd*

weihnachten-bischofszell.ch



Sammler Alfred Dünneberger.



Die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln zieht wieder an.

Der ÖV nimmt neues Tempo auf

Die Passagierzahlen 2022 dürften deutlich über dem Vorjahr liegen. Der Fahrplanwechsel am 11. Dezember beschert dem Thurgau zudem einige Verbesserungen.

Die öffentlichen Verkehrsmittel im Thurgau beförderten 2021 fast 25 Millionen Fahrgäste. Das klingt nach viel, ist aber gut ein Viertel weniger als im Vor-Corona-Jahr 2019. Die aktuellen Zahlen deuten nun immerhin daraufhin, dass sich das Passagieraufkommen 2022 wieder den alten Zahlen annähert, sagt Stefan Thalmann, Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr beim Kanton Thurgau.

Schneller und früher

Dass das Interesse der Bevölkerung am ÖV wieder steigt, zeigt auch die Tatsache, dass über 40 Anliegen zum Fahrplanentwurf 2023 eingegangen sind. Im Frühling hatten die Thurgauerinnen und Thurgauer die Möglichkeit, ihre Wünsche anzubringen. Mit dem Fahrplanwechsel am 11.12.2022 können zumindest einige Fahrplanverbesserungen realisiert werden. Die wichtigste betrifft die Strecke Konstanz–Weinfelden: Hier verkehren

neu täglich schnelle S-Bahnen (S44) im Zweistundentakt. Diese bieten in Weinfelden gute Anschlüsse an den Intercity IC8 Richtung Zürich. Damit werden neu alle zwei Stunden drei schnelle Verbindungen zwischen Konstanz–Kreuzlingen und Frauenfeld–Winterthur–Flughafen Zürich angeboten. An verschiedenen Orten werden zudem neue Frühverbindungen eingeführt – zum Beispiel von Zihlschlacht nach Bischofszell (Buslinie 943) oder von Ermatingen nach Weinfelden (Buslinie 833).

Weitreichende Folgen

Ernst genommen würden alle Anliegen, auch wenn sie jetzt vielleicht noch nicht realisiert werden können, erklärt Stefan Thalmann: «Grundsätzlich setzen wir diejenigen Vorschläge um, die technisch machbar sind, einem allgemeinen Verkehrsbedürfnis entsprechen und finanziert werden können. Gerade grössere Anliegen benötigen aber eine mehrjährige Planungsphase, weil davon viele verschiedene Transportunternehmen und mehrere Kantone betroffen sein können.» *pd/cyr*

Alle Fahrplanänderungen und Statistiken auf thurgautomobil.tg.ch



Erlen

Einwohner

3833

Fläche

12,3 km²

ÖV-Haltestellen

3

«Erle isch e Perle,
do stuunsch!»

Thomas Bosshard,
Gemeindepräsident

Entdecken
Sie auf Seite 8
den zweiten Teil des
Mittelthurgauer
Schlosswegs

