

Jahresbericht 2019 Pro Bahn, Sektion Ostschweiz

Vorbemerkung

Da die Mitgliederversammlung vom März auf den Juni verschoben werden musste, ist jetzt dieser Jahresbericht nicht mehr sehr aktuell. Aus diesem Grund legen wir ihn schon vor der MV auf die homepage. An der MV möchte ich die Diskussion darüber eher kurz halten und lieber mehr Zeit für eine Diskussion über den öV „nach Corona“ reservieren.

1. Mitglieder

Der Mitgliederbestand von Pro Bahn Ostschweiz hat sich kaum verändert.

2. Oeffentliche und politische Aktivitäten im Jahr 2019

Im Berichtsjahr – wie in den Vorjahren - erhielt Pro Bahn Ostschweiz wieder eine Vielzahl von Anfragen von Medienschaffenden von Zeitungen, Lokalradio- und Fernsehstationen. Dabei war sogar eine Anfrage vom ORF, dem oesterreichischen Fernsehen. Natürlich geben wir gerne Auskunft, damit wird auch der Name von Pro Bahn Ostschweiz hinausgetragen. Meist sind die Beiträge nur kurz, aber an den Reaktionen sehen wir, dass sie beachtet werden.

In diesem Jahr ist die homepage etwas zu kurz gekommen. Dies darum, weil es weniger grössere Anlässe als im Vorjahr gab. Das wird sich in Zukunft sicher wieder ändern. Stichwort Eröffnung der elektrifizierten Linie Zürich – St. Gallen – München mit sechs Zugsparen.

In den Vorjahren stand meist ein Kanton oder eine Region im Mittelpunkt. Thurgau beim grossen Fahrplanwechsel und grösseren Ausbauten, das Appenzellerland mit dem Ruckhaldentunnel und neuem Rollmaterial. Früher St. Gallen mit dem Ausbau der S-Bahn, was jetzt wieder aktuell wird. In der Stadt St. Gallen wurde der renovierte Hauptbahnhof und der Bahnhofplatz eingeweiht. Bei dieser Gelegenheit hat Pro Bahn bemängelt, dass die schöne ehemalige Schalterhalle völlig unternutzt sei und dorthin auch eine Anzeigetafel für VBSG- und Postauto-Busse hingehöre. Nach fast einem Jahr wurde diese dann installiert.

Wir haben auch mehrfach bemängelt, dass die an sich praktische Aufgabe von Fluggepäck vielfach nicht möglich ist, weil die zwei dafür vorgesehenen Parkplätze meist von Kunden des Lebensmittelladens im Dienstgebäude besetzt sind. Weder Stadt- noch Transportpolizei fühlt sich zuständig. Wir werden dranbleiben.

Ein skurriler Streit entstand zwischen SBB und Gemeinden im Fürstenland, weil immer wieder stark verspätete Züge die Halte in Wil, Uzwil, Flawil und Gossau ausliessen und direkt nach St. Gallen fuhren. Nach einem Gespräch der SBB mit verschiedenen Gemeindepräsidenten der Region konnte eine Lösung gefunden werden, die nur noch selten zur Durchfahrt der Züge führen sollte. Es hat inzwischen auch etwas gebessert. Nach Meinung von Pro Bahn würde man bei wirklich grosser Verspätung besser eine Schnellwende, beispielsweise in Wil vornehmen. Der nachfolgende Schnellzug könnte dann die Passagiere weiter mitnehmen.

Ein altes Anliegen betrifft die Deponierung des GA, beispielsweise während den Ferien. Dafür musste man bisher an einem Bahnhof vorsprechen. Aber während der Coronakrise im Frühling 2020 war es plötzlich möglich, das GA über Internet zu deponieren. Das ist ja ein grosser Vorteil des SwissPass, dass man auch über EDV darauf zurückgreifen kann und das GA beispielsweise eben deponieren kann. Manchmal braucht es eine Krise, bis etwas passiert.

An der Mitgliederversammlung im März 2019 in Chur haben wir eine Resolution wegen der unterschiedlichen Zonengrössen in den Tarifverbänden beschlossen. Es ist besonders stossend, dass diese Zonen sehr unterschiedlich gross sind. Herr Thurnheer vom Tarifverbund Ostwind hat mich dann angerufen und resolut ausgeführt, dass die Zonen nicht kleiner gemacht wurden. Höchstens bei Gemeindefusionen oder neuen Haltestellen gäbe es Aenderungen bei den Zonen. Leider verfügen wir

nicht mehr über alte Zonenkarten. Aber es bleibt die stossende Tatsache, dass beispielsweise die Zonen im ZVV im Durchschnitt deutlich grösser sind.

Alle Kreise sind sich einig, dass die S-Bahn St. Gallen im Viertelstundentakt verkehren sollte. Allerdings wird der Schwarze Peter regelmässig weitergereicht: Stadtparlament St. Gallen, Stadtrat, Kantonsrat, Regierungsrat. Und dann schlussendlich zum Bundesamt für Verkehr. Es werden immer wieder verschiedene Gründe vorgebracht: Finanzierung, neue Bahnhöfe, drittes Gleis zwischen St. Gallen und Gossau. Wir beobachten, wie es dabei weitergeht.

3. Fahrplan

Wie gewohnt hat Pro Bahn Ostschweiz am Fahrplanverfahren teilgenommen. Hier einige Informationen von Michele Streuli:

Nach dem grossen Fahrplanwechsel im Jahre 2018 stand im letzten Jahr nur ein kleiner an. Mit unseren Eingaben zum Fahrplanentwurf haben wir die folgenden Verbesserungen erreichen können:

Neu besteht ein halbstündlicher Anschluss in Kreuzlingen von Konstanz an die Seelinie Schaffhausen – Kreuzlingen – Romanshorn.

Die bisherige Umsteigezeit von der Autofähre Romanshorn – Friedrichshafen an die S 8 in Richtung St. Gallen war bisher zu knapp bemessen, diese konnte durch eine Abfahrtsverschiebung der Autofähre entspannt werden.

In den Randstunden hat die Buslinie St. Gallen – Gossau (L. 151) einen schlanken Anschluss in Richtung Zürich, was die Anschlusssituation in den St. Galler Quartieren Bruggen und Winkeln verbessert.

In Sargans besteht weiterhin eine angespannte Anschlusssituation zwischen dem IC Zürich – Chur und dem IR Chur – St. Gallen – Zürich, da die Umsteigezeit zu knapp bemessen ist.

4. Dank

Ich danke allen Vorstandsmitgliedern für Ihre Mitarbeit. Ebenso danke ich allen Mitgliedern, die sich per mail bei uns melden. Grossen Dank gilt den Medien, die unsere Anliegen jeweils aufnehmen und weiterverbreiten.

5. Genehmigung

Dieser Jahresbericht wird der Mitgliederversammlung vom 20. Juni 2020 in Rapperswil zur Genehmigung vorgelegt.

Für den Vorstand:

Bruno Eberle
Präsident Pro Bahn Ostschweiz

St. Gallen, 14. März bzw. 20. Juni 2020