

Jahresbericht 2020 Pro Bahn, Sektion Ostschweiz

Vorbemerkung

Wie im Vorjahr haben wir die Mitgliederversammlung auf den Juni angesetzt, damit wir wenn immer möglich diese physisch durchführen können. Dies ist zum Glück möglich, so dass man sich wieder einmal persönlich sieht und miteinander diskutieren kann.

1. Mitglieder

Der Mitgliederbestand von Pro Bahn Ostschweiz hat sich kaum verändert.

2. Öffentliche und politische Aktivitäten im Jahr 2020

Am Anfang des Jahresberichtes habe ich eine traurige Pflicht zu erfüllen. Ende Februar 2021 ist völlig unerwartet unser Vorstandsmitglied Peter Huber verstorben. Er hat sich über Jahre bei Pro Bahn engagiert und hat immer wieder die Sichtweise der Kunden eingebracht. Sein Leben war Dienst an der Allgemeinheit. Über die Jahre hat er als Lehrer Generationen von Schülern ausgebildet, so dass vielfach die Kinder seiner ehemaligen Schüler auch zu ihm in die Schule gingen. Weiter hat er sich lange bei den Pfadfindern engagiert. Nach der Pension ist er auch in Frauenfeld Taxi gefahren – ja, auch das gibt es bei Pro Bahn – und hat dort auch ungeliebte Schichten am Freitag- oder Samstag-Abend übernommen. Bei uns bei Pro Bahn hat er immer wieder die Kunden vertreten und wertvolle Hinweise für unsere Arbeit gegeben.

Wir wollen an unseren Plätzen sitzend einige Momente seiner gedenken.

Zum eigentlichen Jahresbericht dieses so besonderen Jahres 2020. Eigentlich würde ein einziges Wort genügen: Corona! Seit Mitte März haben keine für uns so wichtigen Anlässe wie Eröffnungen, Tag der offenen Türe, Begegnungen mit den Transportunternehmen der Ostschweiz, Jubiläen und ähnliches stattgefunden. Diese Anlässe sind für uns enorm wichtig, um Informationen zu erhalten und andererseits unseren Einfluss in der öV-Branche und der Politik geltend zu machen.

Fasziniert und sprachlos haben wir verfolgen können, wie innerhalb von Tagen der lokale, regionale, schweizerische und internationale öffentliche Verkehr stark eingebrochen ist. Fahrpläne wurden verdünnt, Züge und Busse fahren halb leer durch das Land. Die Wirtschaft stellte innert kürzester Zeit um auf home office, wo dies möglich war. Besorgt verfolgte man alle möglichen Informationen im Internet, man hatte ja im eigenen „home office“ genug Zeit. Man fragte sich, ob es je wieder eine Normalität geben würde und wie diese aussehen würde.

Mein vager Ausblick vor einem Jahr in Rapperswil scheint sich einigermaßen zu bestätigen. Die Pandemie wird nicht alles anders machen, aber sie wird einige Tendenzen beschleunigen. Stichwort „home office“: Man schätzt, dass ca. 40 % der Beschäftigten in der Wirtschaft home office machen können. Man wird nicht – wie letzten März und April – zu 100 % home office machen, aber auch in Zukunft werden grosse Teile einen oder zwei Tage pro Woche von zu Hause aus arbeiten. Das bedeutet, zwischen 20 und 40 % weniger Leute im öffentlichen Verkehr. Flexible Arbeitszeiten: In meinem Bekanntenkreis gibt es Leute, die nun zuerst ca. 2 Stunden zu Hause arbeiten. Mails beantworten, an Konzepten arbeiten. Dann fahren sie so gegen 10 Uhr ins Büro. Das führt dazu, dass die Peaks geglättet werden und Postauto und Züge mitten im Vormittag besser ausgelastet werden.

Home Schooling: Während relativ kurzer Zeit wurden in den Unter- und Mittelstufen, während längerer Zeit in Gymnasien, Berufsschulen und Universitäten home schooling getrieben. Das hat im Allgemeinen gut funktioniert, obwohl es in einigen Familien sicherlich Stress gab.

Aber auch hier wird einiges bleiben. Es sieht niemand ein, warum Studierende bei den grossen Vorlesungen selber im Hörsaal sitzen müssen. Diese Fahrten zur Uni kann man sparen. Aber natürlich müssen für Seminare etc. die Studierenden persönlich anwesend sein. Aber unter dem Strich wird es weniger Frequenzen im öV geben.

Man wird die nächsten zwei bis drei Jahre abwarten müssen, bevor man die Langfristplanung wieder aufnehmen kann. Wir denken, dass vorderhand die Zeit von mehr Zügen, mehr Bahnhöfe, mehr Tunnels, mehr

Gleise vorbei ist. Erst in einigen Jahren wird man sehen, ob die Ausbauschritte 2035 noch realistisch sind oder ob sie total überarbeitet werden müssen. Und man hat ja noch genug zu tun, um Haltestellen und Bahnhöfe behindertengerecht zu machen.

Dasselbe gilt bei der Tarifstruktur, bei den Billetten und den Abos. Pro Bahn sagt schon lange, dass die Tarifstruktur vereinfacht werden muss. Vielleicht hilft Corona, dies voranzutreiben. Andererseits muss man keine Illusionen haben, dass Pendler mit teilweise home office ein vergünstigtes „home office GA“ erwerben können. Die Transportunternehmen können sich es schlicht nicht leisten, ein günstiges „home office GA“ anstelle des normalen GA anzubieten. Die Einnahmen-Ausfälle wären enorm und müssten durch den Steuerzahler übernommen werden. Also wir alle.

In diesem Jahr haben wir deutlich weniger Anfragen von Medienschaffenden als in den Vorjahren gehabt. Auch hier war der Corona-Einfluss zu merken. Eine bemerkenswerte Ausnahme war eine Anfrage zum Bahnhof St. Gallen-Bruggen. Dieser verliert seit Jahren an Frequenzen und müsste für Millionenbeträge behindertengerecht gemacht werden. Nach unserer Meinung wäre es sinnvoller, ein paar hundert Meter weiter östlich eine neue Haltestelle zu gestalten, die viel einfacher auch für Behinderte zu nutzen wäre. Auch bei andern Bahnhöfen oder Haltestellen wären einfache Lösungen für die Kunden wie auch für die Behinderten möglich.

Leider konnten wir – auch Corona-bedingt – die neue Eurocity Verbindung über Lindau-Reutin nach München noch nicht ausprobieren. Was wir aber sicher noch machen werden. Und ebenso die neue S 7 zwischen den Eurocity-Zügen nach Lindau Insel ab dem nächsten Fahrplanwechsel. Langsam kommen die Vorstellungen, die Pro Bahn vor Jahren gefordert hat, in Gang.

3. Fahrplan

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

Im Kanton Glarus konnten wir mit unserer Eingabe erwirken, dass das Nachtbusangebot in der bisherigen Form weiterbetrieben wird. Es war vorgesehen, dass es zwischen Näfels-Mollis und Glarus eingestellt wird. Leider wird der Anschluss in Sargans vom IC Zürich – Chur auf den IR nach Buchs – St. Gallen immer knapper. Dies ist begründet durch die geänderten Fahrzeiten der Gotthardzüge. Als Erfolg verbuchen können wir den neuen Spät-IC Zürich ab 22.38 h, Chur an 23.57 h.

Leider ist es in den letzten Jahren vermehrt vorgekommen, dass bei Verzögerungen von Buslinienaus-schreibungen neue Angebotsverbesserungen nicht umgesetzt werden konnten. Dies war im letzten Jahr im Kanton Glarus und in der Region Wil der Fall. Bei der S-Bahn St. Gallen werden ab Fahrplan 2022 durchgehende S-Bahnlinien mit nur einer Nummer gekennzeichnet. Bisher war das bei den Linien S 1/ S 8 und S 3 / S 5 nicht der Fall. Dies hatten wir in einem früheren Begehren gefordert.

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 26. Juni 2021 in St. Gallen zur Genehmigung vorgelegt.

Für den Vorstand:

Bruno Eberle
Präsident Pro Bahn Ostschweiz

St. Gallen, 26. Juni 2021