

## Jahresbericht 2015

### Geschätzte Mitglieder

Das Vereinsjahr 2015 war für Pro Bahn - Sektion Ostschweiz eine eher ruhige Periode mit einzelnen speziellen und bemerkenswerten Ereignissen. Im folgenden berichtet der Vorstand über die aus seiner Sicht wichtigsten Fakten, Beschlüsse und Aktivitäten.

### 1 Mitgliederbestand

Während des Jahres 2015 ist der Mitgliederbestand der Sektion leider leicht gefallen von 168 Mitgliedern am 26. Januar 2015 auf 161 Mitglieder am 8. Januar 2016 (Mutationen: 2 Ausschlüsse wegen ausstehendem Mitgliederbeitrag, 5 Austritte aus Altersgründen oder Tod).

### 2 Öffentliche und politische Aktivitäten im Jahr 2015

Pro Bahn Ostschweiz hatte auch im Jahr 2015 Gelegenheit, bei verschiedenen Anlässen in den Medien oder im Kontakt mit Behörden seine Sicht der Dinge darzulegen.

Anlässlich der Mitgliederversammlung von PBS, Sektion Ostschweiz, wurde einstimmig eine Resolution zu Gunsten des direkten Schnellzuges St. Gallen – Konstanz verabschiedet. In der Folge nahmen die beiden St. Galler Ständeräte das Thema auf und reichten eine Interpellation zu diesem Thema ein. Nach langem Seilziehen um die Finanzierung konnte am Fahrplanwechsel 2015 der Betrieb mit vorderhand fünf Zugspaaaren aufgenommen werden.

Im Vorfeld des Fahrplanwechsels machte sich in Wil die Sorge breit, dass der neue Fahrplan ein Nachteil für Passagiere aus Wil sei. Pro Bahn Ostschweiz versuchte seinen Beitrag dazu zu leisten, dass Passagiere aus St. Gallen nach Winterthur und darüber hinaus den neuen, direkten Schnellzug nach Winterthur und darüber hinaus benützen. Die Umstellung wurde nach einigen Wochen besser angenommen, so dass nun mehr Platz für die Zusteigenden von Gossau bis und mit Wil verfügbar ist. Allerdings ist das alte Rollmaterial des „Basler Zuges“ immer noch unbefriedigend. Besserung wird erst der Fernverkehrs-Doppelstöcker von Bombardier bringen.

Anlässlich der Einweihung des umgebauten und renovierten Bahnhofes Gossau SG konnte mit Befriedigung festgestellt werden, dass in Gossau immer noch ein bedienter Schalter angeboten wird. Dabei handelt es sich um eine „Junior Station“, wo junge Leute ihre Ausbildung im Schalterbereich erhalten. So ist beiden gedient: Die Ausbildung findet unter realen Bedingungen statt und die Kundschaft, die eine persönliche Beratung sucht, findet diese hier. Bei dieser Gelegenheit wurden die Behördenvertreter von Gossau auf die unbefriedigende Situation beim Uebergang vom Zug auf die Busse des Regionalverkehrs aufmerksam gemacht. Es ist vorgesehen, in

absehbarer Zeit einen modernen Busbahnhof zu erstellen. Dies wäre nur zu begrüßen! Beim Fahrplanwechsel im Dezember 2015 hat Pro Bahn Ostschweiz mit Erstaunen feststellen müssen, dass voraussichtlich zum letzten Mal ein vollständiger Fahrplan auf Papier für die Ostschweiz veröffentlicht werden soll. Dafür haben wir gar kein Verständnis. Es gibt immer noch tausende von Kunden des öffentlichen Verkehrs, die nicht jede Sekunde mit dem Internet verbunden sind und daher noch auf Fahrpläne auf Papier angewiesen sind. Dabei ist der Fahrplan Ostschweiz eine grosse Hilfe. Die Taschenfahrpläne sind kein Ersatz dafür, schliesslich kann man nicht hundert verschiedene Taschenfahrpläne mit sich führen. Pro Bahn Ostschweiz wird im Gespräch mit dem Tarifverbund Ostschweiz versuchen, eine Lösung für die Zukunft zu finden. Die Kundschaft wäre auch bereit, einen Beitrag an einen solchen Fahrplan zu leisten. Der Höhepunkt des Jahres war sicherlich der Fahrplanwechsel im Dezember 2015 mit der Eröffnungsfahrt des neuen, direkten Schnellzuges St. Gallen – Zürich – Bern in Anwesenheit des St. Galler Regierungspräsidenten Beni Würth und dem CEO der SBB, Andreas Meyer. Die Einladung dazu zeigt, dass die Arbeit von Pro Bahn auch bei der Politik und der SBB geschätzt wird. Die Vertreter von PB Ostschweiz hatten verschiedentlich Gelegenheit, ihre Sicht der Dinge im Gespräch mit den Print- wie auch den elektronischen Medien darzulegen.

Von Bruno Eberle (Vorstandsmitglied, Politik)

### **3 Arbeitsgruppe Fahrplan**

Auch im Jahr 2015 haben wir verschiedene Fahrplanbegehren eingereicht. Diese sind auf der Archivseite <http://www.pro-bahn.ch/de/10/230/Archiv> ersichtlich.

Damit es für den Kunden auf den ersten Blick ersichtlich ist, welche Fernverkehrszüge in Zürich durch die Durchmesserlinie verkehren, haben wir die Einführung von Liniennummern im Schweizerischen Fernverkehr vorgeschlagen.

Weiter haben wir bemängelt, dass die EC Zürich - München neu im Takt integriert verkehren. Sie werden durch mehr Halte noch langsamer. Damit verlieren sie gegenüber der Fernbuskonkurrenz noch mehr an Attraktivität. Wenn die Ausbaurbeiten zwischen Zürich und Winterthur abgeschlossen sind, erwarten wir dass sie wieder beschleunigt werden.

Wir haben auch mit kleinen Eingaben grosse Kundenvorteile erreicht. So halten die IC von Zürich in Sargans neu auf Gleis 5 statt 3. Damit ersparen sich die Reisenden beim Umstieg auf den RE in Richtung Buchs - Altstätten den Weg durch die Unterführung. Die St. Galler S8 hält neu in Richtung St. Gallen - Nesslau Neu St. Johann in St. Gallen St. Fiden auf Gleis 1. Damit haben gehbehinderte Reisende Treppenfreie Zugänge zum Zug. In Richtung Romanshorn - Schaffhausen ist dies leider noch nicht der Fall.

Anfang Jahr war nicht klar, ob die neuen RE Züge St. Gallen - Konstanz aus finanziellen Gründen bestellt werden können. Bekanntlich fehlen dem Bund die finanziellen Mittel für zusätzliche Regionalverkehrsleistungen. Damit wäre eine mit Steuergeld errichtete Infrastruktur ungenutzt gewesen. Wir haben in den Fahrplanbegehren gefordert, dass die Züge wie ursprünglich geplant verkehren. Nun verkehren wenigstens fünf Zugpaare.

Auf der Achse Zürich - Chur sind uns die nicht erreichten Anschlüsse aus dem Glarnerland an die S 4 in Richtung Sargans ein Dorn im Auge. Wir werden auch weiterhin eingeben, dass die S 25 Zürich - Ziegelbrücke - Linthal nicht als S 25 sondern als RE verkehrt. Die Kunden verbinden jedoch den Begriff S 25 mit einer regionalen Verbindung mit vielen Halten. Aus Kundensicht hat ein RE weiter den Vorteil, dass er auf den Anschlussbildschirmen der Fernverkehrszüge mit Gleisangabe erwähnt wird.

Erfreulicherweise wurde unser Wunsch nach einer besseren Verbindung für Pendler mit Arbeitsbeginn 08:00 Uhr in Zürich mit dem neu verkehrenden IC (Chur ab 06:39 Uhr, Zürich HB an 07:53 Uhr) erfüllt.

Von Michele Streuli (Vorstandsmitglied, Projektleiter Fahrplan)

#### **4 Arbeitsgruppe March / Linthgebiet / Walensee / Glarnerland**

In der Arbeitsgruppe unter der Leitung von Hans Schärer arbeiten 8 aktive Pro Bahn Mitglieder mit. Michele Streuli, Projektleiter Fahrplan als Vertreter des Sektionsvorstandes wurde jeweils zu den vier Arbeitsgruppensitzungen eingeladen. So waren wir stets mit der Sektion Ostschweiz vernetzt.

Unsere beiden Ingenieure Hans-Pfyffer und Paul Stopper haben ein Angebotskonzept für den Kanton Glarus mit 5 Varianten entwickelt. Die Ideen aus der Diskussion im Plenum (Arbeitsgruppe) flossen in die Angebotskonzepte ein. Wir haben bewusst verschiedene Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen. Definitiv entscheiden müssen dann die Kantone in Zusammenarbeit mit dem BAV als Besteller und die Transportunternehmen als Leistungserbringer.

Viele Arbeitsstunden zu Hause und Recherchen im Netz, sowie Gespräche mit verschiedenen Playern (Politiker, Transportunternehmen usw.) nahm sehr viele Zeit in Anspruch und das bei ehrenamtlicher unentgeltlicher Leistung der Mitarbeiter in der Arbeitsgruppe.

Im Bericht der Planungsregion Ostschweiz (STEP Ausbauschnitt 2030) lehnt die Arbeitsgruppe den geforderten IC Halt in Pfäffikon SZ ab. Hingegen werden die geplanten Haltestellen Uznach Linthpark und Uznach Spital im Linthgebiet befürwortet. Die Schliessung der Einspurlücke (Tiefenwinkel) am Walensee fehlt in diesem Konzept und vom BAV und der Planungsregion wird gefordert, dieses aus finanziellen Gründen schubladisierte Projekt, wieder in die Planung aufzunehmen.

Auf Anfrage von Hans Schärer verzichtet der Kanton Glarus auf die Präsentation eines neuen Fahrplankonzepts. Er will zuerst die Wirkungsanalyse und weitere Schritte aus dem Projekt „STEP AS 2030“ im Jahr 2018 abwarten und dann die richtigen Schlüsse ziehen.

Das definitive Konzept der Arbeitsgruppe liegt nun vor und wir hoffen, dass dieses von der Mitgliederversammlung vom 12. März 2016 genehmigt wird. Damit hat die Arbeitsgruppe ihren Auftrag erfüllt und löst sich wieder auf.

Von Hans Schärer (Präsident der Arbeitsgruppe)

## **5 Mitgliederversammlung 2015**

Die Mitgliederversammlung 2015 fand am Samstag, den 14. März 2015 bei schönem aber kaltem Frühlingswetter im Restaurant Moo in Herisau AR statt. Details dazu können dem entsprechenden Versammlungs-Protokoll entnommen werden. Nach dem statuarischen Teil am Vormittag informierte Thomas Baumgartner (Direktor der Appenzellerbahnen) über die aktuellen Entwicklungen bei den Appenzellerbahnen. Ferner informierte Hans Schärer (Präsident der Arbeitsgruppe March / Linthgebiet / Walensee / Glarnerland) über die neusten Entwicklungen des ÖV im Raum Glarnerland und Walensee. Der Vorstand dankt an dieser Stelle nochmals allen Referenten ganz herzlich für ihre spannenden Beiträge.

## **6 Dank**

Unsere Vereinsarbeit im Jahr 2015 war nur dank der Mitarbeit von aktiven Vereinsmitgliedern (einzeln, in Arbeitsgruppen oder im Vorstand) möglich. Der Vorstand dankt dafür allen Beteiligten ganz herzlich.

## **7 Obligatorisches Genehmigungsverfahren**

Dieser Jahresbericht wurde am 12. März 2016 durch die Mitgliederversammlung von Pro Bahn - Ostschweiz genehmigt.

Walenstadt, den 14. März 2016

Für den Vorstand

Benedikt Zeller  
Sektions-Präsident