

Die Hochzeit der Meterspurbahnen

Im Juni entscheiden die Aktionäre der Appenzeller Bahnen und der Frauenfeld-Wil-Bahn über die Fusion.

Christoph Zwiili

Es sieht so aus, als wäre die Hochzeit der regional stark verankerten Meterspurbahnen, der Appenzeller Bahnen und der Frauenfeld-Wil-Bahn, nur eine Formsache. Mit der Zustimmung der über 2000 Aktionäre zum Fusionsvertrag entsteht rückwirkend ab 2021 die viertgrösste Meterspurbahn der Deutschschweiz, nachdem die Verwaltungsräte der beiden Bahnen Anfang 2020 beschlossen hatten, die Integration der Frauenfeld-Wil-Bahn in die Appenzeller Bahnen vertieft zu prüfen; die Generalversammlungen finden am 11. (Appenzeller Bahnen) und 17. Juni (Frauenfeld-Wil-Bahn) statt.

Seit bald 20 Jahren arbeiten sie zusammen – die Appenzeller Bahnen, die als Pendlerbahn mit einem grossen Anteil an Freizeitverkehr ein Netz von Meterspurbahnen in den Kantonen Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden sowie St. Gallen betreiben, und die einstige Strassenbahn, die als reine Pendlerstrecke das Murgtal im Kanton Thurgau mit den Städten Frauenfeld und Wil verbindet.

Streckennetz von 100 Kilometern

Die beiden Regionalbahnen sind in Herisau und Frauenfeld daheim und bewirtschaften mit einer Flotte von 21 Stadler-Zügen und anderen Fahrzeugen ein Streckennetz von knapp 100 Kilometern zwischen Alpstein und Bodensee. Seit 2003 führen die Appenzeller Bahnen in einem Mandatsauftrag die Geschäfte für die Frauenfeld-Wil-Bahn. 240 Personen arbeiten für die beiden Unternehmen.

Jetzt wollen sich die Partner mit dem Segen des Bundesamtes für Verkehr nach einer über 130-jährigen Unternehmensge-



Ein Stadler-Triebzug «Walzer» der Appenzeller Bahnen in der Nähe von Herisau (oben) und einer der fünf Stadler-Gelenktriebzüge der FWB unterwegs zwischen Frauenfeld und Wil. Bilder: PD

schichte zusammenschliessen. Die Haupteigner – Bund, Kantone Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, St. Gallen, Stadt St. Gallen und diverse Gemeinden (Appenzeller Bahnen) sowie Bund, Kantone St. Gallen, Thurgau und die Städte Wil und Frauenfeld (Frauenfeld-Wil-Bahn) – haben

bereits grünes Licht gegeben. «Nur rund zehn Prozent der Aktien sind in privater Hand», sagt Thomas Baumgartner, Direktor der Appenzeller Bahnen seit Juni 2012. «Auch wenn die Frauenfeld-Wil-Bahn als Gesellschaft mit der Integration aller Aktiven und Passiven in die Appenzeller Bahnen eingeht, gibt

es keine Kritik: Die Fusion wird vorbehaltlos unterstützt.» Die Treiber der Fusion seien nicht die Sparvorgaben der öffentlichen Hand, vielmehr hätten unternehmerische Gründe zu diesem Schritt geführt. «Die Initiative kam von den beiden Bahnen. Davon versprechen wir uns administrative Vereinfachungen und gewisse Einsparungen, auch wenn diese nicht im Vordergrund stehen.»

Dazu kommen laut Baumgartner zusätzliche Freiheiten, um die Angebote zu entwickeln, etwa den gegenüber dem Kanton Thurgau zugesicherten Ausbau zum 15-Minuten-Takt auf der Strecke Frauenfeld-Wil oder das Tarifsystem.

Keine direkten Folgen für Personal und Passagiere

Unmittelbar spürbare Auswirkungen habe die Fusion keine – «weder auf die Angestellten noch die Reisenden oder die Ticketpreise». Die Marke FWB und das Erscheinungsbild der fünf Züge bleiben laut Fusionsvertrag bis mindestens Ende 2031 erhalten. Auf den Zügen der Frauenfeld-Wil-Bahn wird lediglich diskret der Zusatz «eine Linie der Appenzeller Bahnen» hinzugefügt. Die Logos an den Haltestellen zwischen Wil und Frauenfeld bleiben bis Ende 2026 unverändert.

Für Baumgartner «ist der Zeitpunkt günstig»: Bei beiden Bahnen ist die Fahrzeugflotte modernisiert. Bei der Frauenfeld-Wil-Bahn laufe noch bis 2023 die Anpassung der Haltestellen und Bahnhöfe Münchwilen, Jakobstal und Lüdem an das Behindertengleichstellungsgesetz.

Bereits fünfte Fusion in der Geschichte

Es ist nicht die erste Fusion, der sich die Appenzeller Bahnen zu stellen haben. Im Gegenteil: Die Appenzeller zeigten sich bisher mehr als einmal erfinderisch, um den Fortbestand der Schmalspurbahnen zu sichern. Konkret steht die fünfte Fusion bevor, bisher waren acht Vorgängerbahnen beteiligt: Appenzeller Bahn, Säntisbahn (später Appenzell-Weissbad-Wasserauen-Bahn), St. Gallen-Gais-Appen-

«Von der Fusion versprechen wir uns administrative Vereinfachungen und gewisse Einsparungen.»



Thomas Baumgartner
Direktor Appenzeller Bahnen

zell-Bahn, Altstätten-Gais-Bahn, Trogenerbahn, Rorschach-Heiden-Bahn, Rheineck-Walzenhausen-Bahn.

Mit der letzten Fusion 2006 fanden jahrelange Bemühungen um eine engere Zusammenarbeit unter den appenzellischen Bahnen ihren Abschluss. Die Zeit war reif geworden: Bei der Beratung des ersten Verkehrsleitbildes im Kantonsrat im Jahr 1994 hatten sich Vertreter von Trogen, Speicher und den Vorderländer Bahngemeinden noch vehement gegen jede Art der Zusammenarbeit mit den Appenzeller Bahnen gewehrt und auf die Selbstständigkeit ihrer Bahnen gepocht.

Noch in der Absichtserklärung der vier Partner 2003 durfte von einer Fusion nicht die Rede sein, hielt Hanswalter Schmid, alt AB-Verwaltungsratspräsident, einst fest. Davon ist mittlerweile keine Rede mehr: Die Fusion hat ihre Ziele erreicht. Die erweiterte Appenzeller Bahnen AG ist heute eine Selbstverständlichkeit.

Gedankenstrich

Für die meisten geht's ohne Krawalle: Ein Lob an die Jugend

Die St.Galler Jugend stand in den Medien vor kurzem in einem weniger schönen Licht. Alles begann am Roten Platz in St.Gallen. Zahlreiche Rabauken stürmten die Innenstadt und lassen ihrer pubertären Energie freien Lauf. In Fernsehaufnahmen und Zeitungsartikeln werden Bilder gezeigt, die jeden Elternteil vor Scham im Boden versinken lassen.

Sachschaden, Personenschaden, alles dabei. Da fragt man sich auch heute noch: Was war der Grund für solch ein Verhalten, das doch stark an das ähnliche Verhalten primitiverer Artgenossen des Menschen erinnerte?

Auf die Frage gibt es viele Antworten. Fasst man die verschiedenen Meinungsbilder zusammen, kommt man zu

diesem Geheimrezept: Man nehme eine Prise Langeweile und mische sie mit tiefer Frustration darüber, wie sehr die Coronamassnahmen das Leben der Jugend eingeschränkt hatten.

Kein monumentales Fest zum 18. Geburtstag, kein Vorglühen mit den Freunden in den Bars der Stadt, bevor es in Richtung Club geht, kein Shoppen mit den «Besties», bis die Kreditkarte glüht. Nichts davon ist mehr möglich. Von einem Tag auf den anderen wurde die grosse bunte Stadt zu einem kleinen leblosen Dorf.

Das stieg einigen Jugendlichen in den Kopf und fuhr direkt in die Fäuste. Es kam sogar so weit, dass sich die Stadtpräsidentin dazu berufen fühlte, das Gespräch mit den Jugendlichen

zu suchen. Lösungsansätze wurden schnell gefunden und in die Tat umgesetzt.

Doch wer im Diskurs danach vor lauter «Youth-Shaming» unterging, sind all die jungen St.Gallerinnen und St.Galler, die trotz massiven Einschränkungen ihren Weg durch die Pandemie fanden. Ohne Krawall und Ärger.

Ich würde sogar behaupten, dass sich die meisten Jugendlichen dafür genutzt, sich zu gruppieren – mit den erlaubten Abstandsregeln. Geduldig sass man statt mit der Freundin im Kino mit den Eltern vor dem Fernseher und wartete die

Zoom war ein Schulalltag trotz Pandemie irgendwie möglich, und man lernte schweren Herzens, ohne den geliebten Ausgang zu leben.

Für manche war es auch die Möglichkeit, die Stadt von einer ganz anderen Seite kennen zu lernen. Zum Beispiel wurde die Kreuzbleiche zum neuen Picknick-Hotspot, und die Skaterbahnen entwickelten sich zu einem neuen Treffpunkt für Saufgelage.

Parkplätze und Tankstellen versprühten auf einmal eine neue Anziehungskraft und wurden von den Jugendlichen dafür genutzt, sich zu gruppieren – mit den erlaubten Abstandsregeln. Geduldig sass man statt mit der Freundin im Kino mit den Eltern vor dem Fernseher und wartete die

neuen Massnahmen ab. Weil es kaum Möglichkeiten gab, das Geld in schwedischen Modehäusern auszugeben, sparten die Jugendlichen sogar so viel Taschengeld zusammen, dass es noch für die Tickets für das nächste grosse Open-Air-Festival reicht.

Mit dem kleinen Anteil der jugendlichen Unruhestifter in einen Topf geschmissen zu werden, schmerzt vor allem diejenigen, die sich an die Massnahmen gehalten haben und keine Möglichkeit hatten, sich von denselben öffentlich zu distanzieren. Deswegen ist es Zeit, der restlichen Jugend ein Lob für ihr Durchhaltevermögen auszusprechen. Denkt man nämlich an seine eigene Jugend, würde so mancher sich eher in der Gruppe der Rabauken wiederfinden. Jetzt, da

neue Lockerungen kommen, hat sich das geduldige Warten und Durchhalten dann doch noch gelohnt. Der Stadt wird wieder jugendliches Leben eingehaucht, das man auch als erwachsener Mitbürger doch ganz schön vermisst.



Samantha Wanjiru ist Psychologie-Studentin und Kopf der Black-Lives-Matter-Bewegung in der Ostschweiz. Sie schreibt diese Kolumne immer montags im Turnus mit Toni Brunner, Ulrike Landfester und Walter Hugentobler.