



## Jahresbericht 2012



Bild BLS

### Aus dem Inhalt

Pro Bahn extern	Seite 2
Pro Bahn intern mit externen Auswirkungen	Seite 3
IG Stationshalter	Seite 4
Sprachrohr "InfoForum" und die Medien	Seite 4
Netzwerke und Werbung	Seite 5
Mitgliederwesen	Seite 5
Das liebe Geld	Seite 6
Zentralvorstand	Seite 6
Ausblick	Seite 7
Dank	Seite 7
Anhänge	
Jahresbericht 2012 des Ressorts Dienstleistungen	Seite 8
Jahresbericht 2012 des Ressorts Fahrplan	Seite 9
Jahresbericht 2012 des Ressorts Güterverkehr	Seite 11

## Pro Bahn extern

Massiver Angebotsausbau vor allem in der Westschweiz, aber auch punktuelle Ausbauten in der Deutschschweiz, ein Jahr Billettpflicht bei den SBB und damit verbunden auch zweimal Preiserhöhungen, einmal Ende 2011 und ein zweites Mal Ende 2012. Das sind die Hauptpunkte, welche die Konsumentinnen und Konsumenten der öffentlichen Verkehrsmittel beschäftigt haben. Dabei erhitzt die Frage der Finanzierung der Eisenbahn als Ganzes die Gemüter – die einen argumentieren, die Passagiere müssten noch mehr zur Kasse gebeten werden, derweil andere finden, die obere Grenze des Zumutbaren sei erreicht. Soll der öffentliche Verkehr 40, 50 oder gar 60 % seiner Kosten decken? Der Präsident von Pro Bahn Schweiz hat sich für 40 % ausgesprochen. Auch beim Bahnnetz gilt, dass der Stärkere dem Schwächeren hilft, weil gewisse Regionen nicht in der Lage sind, einen Kostendeckungsgrad von 50 % zu erzielen. Sollen deshalb die dort wohnhaften Leute überhaupt kein öV- Angebot bekommen oder nur eine Verbindung morgens, mittags und abends haben? Die Antwort lautet "nein".

Erfreulich ist auch, dass die Vorlage betreffend „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) eine erste Hürde in der ständerätlichen Verkehrskommission genommen hat, der Investitionsbetrag wurde von 3,5 auf 6,4 Milliarden Franken erhöht. Damit bekommen die wichtigsten Vorhaben in der West- und Ostschweiz eine Realisationschance bis 2025. Dabei ist es erfreulich festzustellen, dass kein gegenseitiges Ausspielen der einzelnen Regionen stattgefunden hat. Auf diese Weise sind uns Auseinandersetzungen zu diesem Thema erspart geblieben.

Eher betrüblich war die Ablehnung der Eisenbahn-Vorlage für eine direkte Verbindung zwischen Neuenburg und La Chaux de Fonds, Transrun genannt. Die Realisation dieses Vorhabens hätte die Reisezeit für einige Gebiete des Kantons Neuenburg markant verkürzt. Das Volk hat die Vorlage knapp abgelehnt. Erschwerend kam hinzu, dass nur ein Teil des Kantons davon profitiert hätte, und dass die finanzielle Belastung als zu gross erachtet wurde. Leider existiert im Kanton Neuenburg keine Sektion von Pro Bahn Schweiz, somit konnte nur mit einem einzigen Leserbrief des Präsidenten versucht werden, Einfluss zu nehmen. Allerdings musste im Nachhinein festgestellt werden, dass sich auch die Enttäuschung der SBB-Verantwortlichen über den Ausgang dieser Abstimmung in Grenzen hält. Es wird nun auf den Ausbau der bestehenden Strecke gesetzt, die immerhin den Vorteil hat, eine wunderbare Aussicht auf den Neuenburgersee zu bieten.

Nach wie vor sind die Bahnverbindungen von und nach Italien Quelle immerwährender Ärgers. Auch wenn unter "Cessoalpino" die neuestens Verspätungsdaten nicht mehr erhoben werden können, bleiben Verspätungen an der Tagesordnung. Um einigermaßen pünktlich wieder Richtung Süden zu fahren, werden als Massnahme einzelne EuroCity Züge des Typs ETR 470 in Arth Goldau gewendet, was mit massiven Erschwernissen für die betroffenen Reisenden verbunden ist. Sie werden nämlich zum Umsteigen in eine S- Bahn Komposition bis Zug und von dort aus zum erneuten Umsteigen auf den IR aus Luzern nach Zürich gezwungen und das alles ist mit mühsamem Treppensteigen verbunden. Sowohl S-Bahn als auch IR ab Zug sind bei weitem nicht in der Lage, die aus dem Süden kommenden Menschenmassen aufzunehmen. Stehplätze und Gedränge sind dann angesagt, was mit SBB- Kundendienst nichts mehr zu tun hat. Dieses Vorgehen kann nur als Schikane gegenüber Reisenden bezeichnet werden, die sich international auf umweltfreundliche Art und Weise bewegen.

Zur SBB- Billettpflicht hat sich Pro Bahn Schweiz seinerzeit positiv geäußert, weil die ehrlichen Kunden geschützt werden sollen. Diese Absicht gilt weiterhin, hingegen musste festgestellt werden, dass es mit der von den SBB betriebenen Kulanz nicht sehr weit her ist. So entbindet beispielsweise ein defekter Bilettautomat nicht von einer Busse oder Leute werden beim Einsteigen gebüßt, weil sie kurz vor der Abfahrt in die hintersten 1. Klasse Wagen einsteigen, um im fahrenden Zug in die Abteile der 2. Klasse zu

gelangen. Ebenso ergeben sich immer wieder Auseinandersetzungen bei elektronisch gelösten Billetten. Pro Bahn Schweiz redet nicht einem "laissez faire" das Wort, verlangt aber, dass in solchen Fällen ein Augenmass angewandt wird, das diesen Begriff auch verdient.

Mit alle diesen und weiteren Fragen hat sich Pro Bahn Schweiz im Berichtsjahr befasst. Sie sollen einen Querschnitt über die externe Tätigkeit vermitteln. Auch wenn im vorliegenden Abschnitt einige Dienstleistungen kritisch gewürdigt worden sind, darf nicht darüber hinweggesehen werden, dass es sich um Einzelfälle handelt und in der Mehrzahl der Fälle ein guter Service geboten wird. Zu bedenken ist allerdings das Sprichwort, welches ausführt: "Ist etwas gut, werden darüber zwei Personen informiert, ist etwas schlecht erfahren es hunderte."

### **Aktivitäten intern mit externen Auswirkungen**

Das Ressort "Güterverkehr/Infrastruktur" hat sich gegen den Abbau des Wagenladungsverkehrs in den Regionen gewandt und konnte dazu beitragen, dass der Abbau abgefedert wurde, indem 27 Verladepunkte doch nicht geschlossen werden. Damit ist SBB Cargo auf verschiedene Kundenwünsche eingegangen, und dank den getroffenen Massnahmen bleiben 98 % des Güterverkehrs auf der Schiene. Im Weiteren konnten sich Präsident und Vizepräsident aus erster Hand davon überzeugen, dass in dieser Unternehmung dank modernem Rollmaterial und Einrichtungen rationell gearbeitet wird. Mit der Leitung dieser Division konnte ein interessanter Erfahrungsaustausch gepflegt werden.

Das Ressort "Dienstleistungen" hat sich gegen verklebte Busse und Trams zur Wehr gesetzt und die betroffenen Kantonsregierungen gebeten, sich gegen solche Tendenzen zu wehren. Wohl wurde in den Antworten auf die Wichtigkeit von Zusatzeinnahmen verwiesen, hingegen fand das Anliegen von Pro Bahn viel Verständnis und es darf zumindest damit gerechnet werden, dass Exzessen mit voll verklebten Fahrzeugen doch ein Riegel geschoben werden konnte.

Beim Ressort "Angebot/Fahrplan" wurde ein Vorschlag für die Angebotsgestaltung nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels erarbeitet, der mit den Verantwortlichen der SBB im Herbst 2012 besprochen werden konnte. Bei einigen Ideen konnte festgestellt werden, dass die Stossrichtung zumindest ähnlich ist, was das gegenseitige Verständnis gefördert hat.

Die Berichte der Ressortleiter im Anhang dieses Jahresberichtes vermitteln weitere Einzelheiten.

Die erste Präsidentenkonferenz dieses Jahres tagte in der "Schöneegg" oberhalb Wädenswil. Themen waren die Komfortdifferenz zwischen zweiter und erster Klasse, erste Erfahrungen mit der Billettpflicht bei den SBB, die Gestaltung der Generalabonnemente, Mobilität im Allgemeinen und die FABI- Vorlage im Besonderen.

Die Präsidentenkonferenz in St. Gallen schlug vor, anstelle eines zweiten Strassentunnels durch den Gotthard dafür den Lötschberg-Basistunnel heranzuziehen und ihn durchgehend auf Doppelspur auszubauen. Damit würde die Kapazität der Bahn zusammen mit dem Gotthard-Basistunnel noch mehr erhöht. H. Blum, Mediensprecher der BLS gab dazu weitere Erläuterungen ab. Nach beiden Präsidentenkonferenzen wurden Mediencommuniqués versandt, die Reaktion darauf war leider mässig.

Die Delegiertenversammlung 2012 fand in Bellinzona statt, neben den statutarischen Traktanden wurde eine Resolution verabschiedet, welche forderte, dass den Zielen der Alpen-Initiative nachzuleben sei und dass 60 Tonnen-Lastwagen (Gigaliner) in der Schweiz nichts verloren hätten. Diese Eingabe wurde an Bundesrätin Doris Leuthard

weitergeleitet, die in ihrer Antwort vom 16. Mai 2012 wohl Verständnis signalisierte, aber auf die Fakten hinwies, welche sich unserer Resolution entgegenstellen. Am Nachmittag liess es sich die Gesellschaft nicht nehmen, mit der "Mesolcina" einen Abstecher von Arbedo-Castione nach Roveredo zu unternehmen und die dortigen Depotanlagen zu besichtigen. Leider ist diese nostalgische Bahnstrecke vom Abbruch bedroht, weil das Bahntrassée einer Umfahrung weichen muss.

Aber auch die Sektionen waren im vergangenen Jahr aktiv – für weitere Einzelheiten verweise ich auf die Jahresberichte der Präsidentin und der Präsidenten, welche über die Homepage konsultiert werden können.

## **IG Stationshalter**

Der Präsident hat an der Generalversammlung dieser Gruppierung teilgenommen, und es konnte ein Gedankenaustausch gepflegt werden.



Bild SBB

Das Stationshaltermodell wird leider von den SBB nicht gefördert – denn wieder wurden Stationen geschlossen und mit Automaten ausgerüstet, die einen bedienten Schalter einfach nicht ersetzen können. Wohl trifft es zu, dass ein Grossteil der Fahrkarten über elektronische Kanäle und Automaten gekauft wird und dass eine Mehrheit der Bevölkerung mit diesen Geräten recht gut zurecht kommt. Damit wird auch die Verantwortung für den richtigen Billettbezug auf den Kunden überwältigt, der bei einer Kontrolle zur Rechenschaft gezogen wird, was Zuschlagszahlung bedeutet. Aufgrund der immer wieder auftretenden Reaktionen in den Medien und auch bei Pro Bahn Schweiz muss leider davon ausgegangen werden, dass Kulanzlösungen eher die Ausnahme darstellen. Ein Grund mehr, bediente Schalter zu fordern.

Aus diesen Gründen ist es wichtig, dass die Bahn an den Bahnhöfen präsent bleibt, selbst in einem Selbstbedienungsladen ist Personal vorhanden, welches den Kunden bei Problemen weiterhilft. Deshalb unterstützt Pro Bahn Schweiz die Bestrebungen der IG Stationshalter.

## **Sprachrohr „InfoForum“ und die Medien**

Unsere Zeitschrift "InfoForum" ist wieder im bewährten, vierteljährlichen Rhythmus erschienen – dabei sind verschiedenste Themen behandelt worden. Es wurde auch versucht, vermehrt zweisprachige Artikel einzurücken, denn nur so wird es gelingen, in der Romandie Fuss zu fassen. Gerade in diesem Zusammenhang bot die Nummer 2 über

Museumsbahnen eine interessante Plattform für die welsche Schweiz. Hie und da half auch der Zufall: Dass gerade im Herbst 2012 die Kapazität der Bahnhöfe in der Presse ein Thema war, hat auch unserer Nummer 3/12 mit dem Titel "Bahnhöfe" zu Aktualität verholfen. Als Höhepunkt darf aber sicherlich das von Redaktor Gerhard Lob mit Bundesrätin Doris Leuthard geführte Interview zum Thema "Verlagerungspolitik" bezeichnet werden.

Sorgen macht die Entwicklung des Inseratevolumens, das im vergangenen Jahr sehr gering ausgefallen ist und auch mitschuldig am finanziellen Resultat ist. Umso mehr schätzt Pro Bahn Schweiz die verbliebene, indirekte finanzielle Unterstützung durch verschiedene Inserenten und Gönner. Dafür sei an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen.

Pro Bahn Schweiz hat 2012 über dreissig Mal zu verschiedenen aktuellen Fragen Stellung bezogen. Die Präsenz in den Printmedien ist nach wie vor erfreulich hoch. Das Gleiche gilt für Lokalradios, lokale Fernsehstationen und für SF DRS. So konnte der Präsident an zwei Arena- Sendungen mitwirken, und einmal war er mit einem Team von "10 vor 10" unterwegs, wo verschiedene Schwachstellen beleuchtet wurden, beispielsweise die gesunkene Komfortdifferenz zwischen 1. und 2. Klasse in Regional- und Regio-Express- Zügen, fehlende Toiletten oder zu knappe Platzverhältnisse für das Handgepäck. So konnte Pro Bahn Schweiz ihre Anliegen prominent vertreten.

Artikel für die Presse schreiben ist eine Aufgabe, die nicht jedem liegt. Trotzdem aber ist Pro Bahn Schweiz auf solche Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen angewiesen. Aus diesem Grund ist am 28. April 2012 unter der Leitung von Andreas Theiler ein Medienseminar durchgeführt worden, an dem fünf Leute teilnahmen.

## **Netzwerke und Werbung**

Im Berichtsjahr sind nun alle allgemeinen Prospekte von Pro Bahn Schweiz in deutscher, französischer und italienischer Sprache erschienen.

Dieses Jahr waren keine Besuche ausländischer Organisationen zu verzeichnen, dafür haben der Präsident und der Herausgeber des InfoForums an der europäischen Fahrgastkonferenz in Salzburg teilgenommen, wo insgesamt 10 Referate zu den verschiedensten Themen zu hören waren. Neben der Vorstellung des Stadtbus Salzburg (setzt voll auf Trolleybus), der Westbahn und der Pinzgauer Lokalbahn, wo dank Ausbauten die Frequenz verdreifacht werden konnte, lobten Referenten aus der EU die schweizerische Transportpolitik mit der LSV oder wiesen bei der Klimafrage darauf hin, dass ein Umlenken Richtung Nachhaltigkeit weniger an der Wettbewerbsfähigkeit sondern viel eher an Wettbewerbsverzerrungen scheitere.

Als Verbindungsmann zum eidgenössischen Parlament konnte Pro Bahn Schweiz Nationalrat Thomas Weibel gewinnen. Daneben wurden an verschiedenen Anlässen weitere Kontakte zu Politikern auf nationaler Ebene geknüpft, die beispielsweise dazu geführt haben, dass nun doch eine Art Zugsbegleitung auf den Regio-Express-Zügen zwischen Will und Chur geprüft wird.

## **Mitgliederwesen**

Der hier ausgewiesene Zuwachs mag bescheiden erscheinen – allerdings handelt es sich um bereinigte Bestände, bei denen alle Austritte berücksichtigt sind, auch diejenigen von Leuten, die ihren Beitrag trotz zweimaliger Mahnung nicht bezahlt haben.

Mitgliederkategorie	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012
Voll zahlende Mitglieder	975	978	998	1004
Partner	70	73	70	72
Schüler und Studenten	27	25	13	11
Vereine/Verbände	25	25	25	25
Gemeinden	14	14	13	13
Firmen (Gönner)	12	12	13	13
Fördermitglieder (total 216)	107	96	92	97
<b>Total</b>	<b>1'230</b>	<b>1223</b>	<b>1224</b>	<b>1235</b>

### Das liebe Geld

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Verlust von CHF 7'722.59, was per 31.12.2012 ein Vermögen von CHF 57'066.07 ergibt.

Auch das Budget 2013 rechnet mit einem Ausgabenüberschuss in der Grössenordnung von CHF 6'500.--. Für 2014 ist keine Beitragserhöhung vorgesehen, hingegen wird die Entwicklung der Ausgaben eng überwacht und je nach Situation wird der Zentralvorstand an der Delegiertenversammlung 2014 Massnahmen vorschlagen.

Die genauen Einzelheiten der Jahresrechnung sind aus der Bilanz und Erfolgsrechnung 2012, sowie aus dem Budget 2013 ersichtlich.

### Zentralvorstand

An insgesamt zehn Sitzungen sind die laufenden Probleme besprochen und Lösungen gesucht und erarbeitet worden.

“Was man gerne tut, das geschieht doppelt gut.“ Diese Aussage gilt für die gute Zusammenarbeit innerhalb des Zentralvorstands. Dafür möchte ich allen Kollegen herzlich danken.



Bild BLS

## Ausblick

Der erste Abschnitt behandelte Fragen aus dem Berichtsjahr, an dieser Stelle soll ein Ausblick gewagt werden.

Generell muss festgestellt werden, dass Bundesbern der Eisenbahn gegenüber nicht mehr so positiv eingestellt ist, wie dies beispielsweise vor mehr als zwei Jahren noch der Fall war. So wird nun für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels plötzlich die Strasse vorgezogen, obwohl dazumal eine leistungsfähige Verbindung mit der Bahn für Personen und Güter vorhanden wäre. Dass mit einem zweiten Strassentunnel die Schleusen für noch mehr Autoverkehr geöffnet werden, liegt auf der Hand und die treuherzige Voraussage des Bundesrates, wonach nur eine Spur je Richtung offen bleibe, kann nicht ernst genommen werden, selbst wenn dies ins Gesetz geschrieben wird. Gesetze lassen sich bekanntlich per parlamentarischen Vorstoss leicht ändern.

Unser Land wird dann intern und extern massiv unter Druck kommen, damit die Ferienstaus mit der Freigabe der zweiten Röhre ein Ende finden. Pro Bahn Schweiz wird sich gegen die Realisation dieses Vorhabens wehren, den Kontakt zu andern gleichgesinnten Organisationen suchen und alles daran setzen, dass die zweite Gotthard-Strassenröhre nicht Tatsache wird.

Dass Bundesbern vermehrt auf die Strasse setzt, zeigte auch eine Mitteilung des Bundesamtes für Verkehr im letzten Herbst auf, wonach bei grösseren Investitionsvorhaben 175 von 300 Regionallinien stillgelegt und allenfalls auf Busbetrieb umgestellt werden sollen, wenn sie einen Kostendeckungsgrad von unter 50 % erreichen. Darunter befanden sich sehr gut frequentierte S-Bahn Linien in der Agglomeration Zürich oder die neu eröffnete Linie 12 der Glattalbahn zwischen Zürich-Flughafen und Wallisellen. Immerhin wurden diese Ausführungen des Bundesamtes für Verkehr wenig später vom Direktor relativiert, der ausführte, dass nicht flächendeckend Umstellungen vorgesehen seien. Trotzdem – die Regionen sind aufgeschreckt worden und man wird die weitere Entwicklung sehr eng zu verfolgen haben, was im Übrigen mit einer Petition gegen die Stilllegung von Bahnlinien bereits erfolgt ist. Pro Bahn Schweiz ist auch dabei.

## Danke!

Pro Bahn Schweiz ist dieses Jahr ein gutes Stück weiter gekommen. Dies war möglich dank einer grossen Arbeitsleistung auf allen Stufen, die in der Freizeit geleistet wird, was nicht selbstverständlich ist. Dafür verdienen alle Beteiligten ein ganz herzliches "Danke-schön".



Bild BLS

Kurt Schreiber, Präsident

Au ZH, anfangs März 2013

Durch den ZV auf dem Korrespondenzweg am 7.3.2013 genehmigt.

### Ressort Dienstleistungen

Die im 2011 begonnene Zusammenarbeit im Ressort trug erste Früchte. Zu den drei Mitgliedern kamen zwei neue dazu, dadurch werden die internen Diskussionen vielfältiger.

Im Frühling wurde das Umfragetool auf der Homepage aufgeschaltet. Wir waren bis im Herbst für vier Umfragen verantwortlich. Eine Umfrage bleibt zwei Monate aufgeschaltet, dann wird sie ausgewertet. Entweder zeigt sich so, dass wir ein spannendes und polarisierendes Thema angeschnitten haben, wo wir mit dem Resultat und einer konkreten Empfehlung an den Zentralvorstand gelangen. Oder wir merken, dass das Thema keine grosse Resonanz auslöst, wir uns also besser mit anderen Dingen beschäftigen.

Erste Umfrage: Aussicht verweigert. Hier ging es um die Tendenz, mehr und mehr Fahrzeuge, Busse, Trams, auch Eisenbahnwagen, mit Werbung voll zu verkleben, das heisst auch die Fenster sind überklebt. Die Meinung war ganz klar, dass dies abgelehnt wird. Im Herbst schrieben wir – nachdem das Einverständnis des ZV vorhanden war – einen



Bild SBB

Brief dazu an alle kantonalen Verkehrsdirektoren der Deutschschweiz. Die bisher eingegangenen Antworten von acht Kantonen (Stand 10.12.) sind in der Mehrheit befriedigend; uns wird sogar gedankt für das Bewusstmachen dieser Problematik aus Kundensicht.

Zweite Umfrage: Sind Sie Frühaufste-

her und ärgern sich über noch vom Vorabend verschmutzte Züge, Busse oder Trams. Die sehr magere Beteiligung zeigte uns, dass dies kein wichtiges Thema ist, das wir weiterverfolgen müssen.

Die Herbstumfrage mit einem klassischen Dienstleistungsthema: Ausblick auf Easy Ride 2.0 und die öV-Karte. Hier sind wir ganz klar für einmal die Meinungsführer, da diese Themen noch kaum von andern Medien aufgegriffen worden sind. Easy Ride 2.0 heisst übrigens jetzt neu BIBO – Be In, Be Out. Dort geht die Entwicklung allerdings so rasant vorwärts, dass die Umfrage bei ihrem Ende bereits veraltet war ...

Die letzte Umfrage, welche Mitte Dezember anfang, behandelte das leidige Thema Schalteröffnungszeiten. Es sind eben nicht nur die aufgehobenen Billettschalter der SBB in der Fläche, welche unsere Mitglieder ärgern, sondern auch die reduzierten und wenig am Konsumverhalten orientierten Öffnungszeiten.

Neben den in Umfragen behandelten Themen hatten wir uns auch mit vielen anderen Fragen auseinanderzusetzen. Aus der Sektion Ostschweiz kam der Ansinnen, wir sollten uns mit der vor allem im Regionalverkehr ständig kleiner werdenden Komfortdifferenz zwischen erster und zweiter Klasse beschäftigen. Das war eine sehr aufwendige Untersuchung. Und sie wird uns auch im nächsten Jahr noch auf Trab halten.



Ein Einzelantrag aus der Sektion Nordwestschweiz bat uns zu prüfen, ob nicht ein Monatshalbtaxabo für zwanzig Franken eingeführt werden sollte, zugunsten ausländischer Kurzbesucher wie ihrer schweizerischen Gastgeber. Hier waren für einmal die Meinungen schnell gemacht, einstimmig lehnten wir dies ab.

Über den Jahreswechsel hin arbeiten wir an einer Stellungnahme zum Vorschlag einer Einzelperson, ein GA für Frührentner zu prüfen. Sie war mit diesem Ansinnen sowohl beim BAV wie bei den SBB abgeblitzt und wandte sich dann an uns. Unseren Entscheid werden wir im 2013 treffen.

Der Ressortname „Dienstleistungen“ ist also unterdessen doppeldeutig geworden. Wir behandeln Themen, die im weitesten Sinne mit den Dienstleistungen der Transportunternehmen verknüpft sind. Gleichzeitig sind wir aber auch der Dienstleister für unsere Sektionen und den Zentralvorstand. Alles, was weder ins Ressort Güterverkehr/Infrastruktur noch ins Ressort Fahrplan passt, landet bei uns. Dazu gehört, dass ich als Ressortverantwortlicher sehr häufig an Tagungen und Sitzungen mit Unternehmen des öV oder befreundeten Organisationen teilnehme.

Schliesslich übernehme ich häufig die Beantwortung komplexer Anfragen, welche via Mail zu uns gelangen. Hier geht es meist um klassische Einzelfälle, nicht um Muster, welche zu verändern wären. Deshalb bearbeite ich dies alleine, mehr im Sinne eines Kundendienstes respektive Ombudsmannes.

Res Theiler

Uebeschi, 2. Januar 2013

## **Ressort Angebot/Fahrplan**

### **Aktivitäten 2012**

- 1 Ressortsitzung (Gesamtressort)
- 2 Treffen zur Methodik mit Samuel Roos
- 1 Untergruppensitzung (GBT 2020)
- 1 Besuch bei den SBB (Division Fernverkehr)

### **Leitung**

Der gewählte Ressortleiter Bastian Bommer-Denss befand sich bis im Mai 2012 im Ausland. Aus diesem Grund wurde das Ressort interimistisch bis zu seiner Rückkehr von Jean-Pierre Baebi geleitet. Herzlichen Dank.

### **Ziele**

Die wahrnehmungsbasierte Angebotsplanung aus Kundensicht wurde erfolgreich weiter geführt. Ziel dabei ist Verfügbarkeiten aus der Sicht der Kunden zwischen diversen Räumen (Agglomerationen) mit einer gewünschten Reisezeit, einem Takt und ob diese Verfügbarkeit direkt oder mit umsteigen gewünscht wird zu fordern.

### **Angebotskonzept GBT 2020**

Für den Gotthard-Basis-Tunnel (GBT) wurde mittels Methode „Verfügbarkeiten“ ein Angebotskonzept erarbeitet und dem Ressort Fahrplan sowie dem Zentralvorstand präsentiert und verabschiedet.

Das Angebotskonzept GBT 2020 erfüllt folgende Ziele:

- Jede halbe Stunde eine schnelle Verbindung Zürich - Tessin
- Das Angebot steigt im Tessin parallel zur Infrastruktur
- Jede Stunde eine schnelle Verbindung BS-AG-TI mit Anschluss an ICE und/oder TGV in Basel
- Jede halbe Stunde eine Verbindung LU - TI
- Die Ostschweiz soll vom Fahrzeitgewinn profitieren

Das Ressort Fahrplan konnte weiterhin auf die methodische Zusammenarbeit mit Samuel Roos zählen. Herzlichen Dank für die Zusammenarbeit allen Beteiligten.

### **Besuch**

Der Besuch von Pro Bahn Schweiz bei der SBB (Division Fernverkehr) fand am 17. Oktober 2012 in Bern statt. Dieser Einladung sind die Sektionen Espace Mittelland, Nordwestschweiz, Ostschweiz, Zürich, Zentralschweiz und Tessin mit je einer Person gefolgt. Der Zentralvorstand war ebenfalls mit einer Delegation in den Personen von Kurt Schreiber und Bastian Bommer-Denss vertreten. Es fand ein reger Austausch zu den geplanten Änderungen im Fahrplan 2013 bis 2020 statt. Danach stellte Pro Bahn das erarbeitete Angebotskonzept GBT 2020 vor. In Zukunft werden diese Treffen fortgesetzt, das Nächste ist im Jahr 2013 geplant.

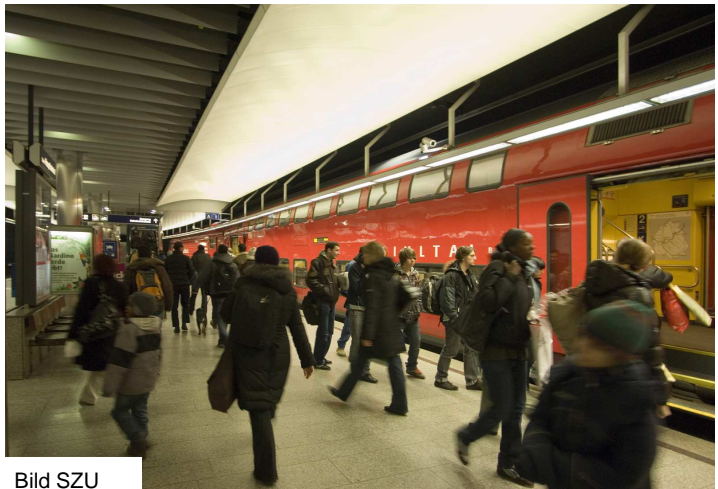


Bild SZU

### **Ausblick aufs 2013**

Aufgrund der Gespräche beim Treffen mit der Division SBB Fernverkehr wurde entschieden, folgende Ziele aus dem Angebotskonzept GBT 2020 in diesem Jahr 2013 weiter zu verfolgen:

- Das Angebot steigt im Tessin parallel zur Infrastruktur
  - ➔ Kernbereich des Tessin im Viertelstundentakt
  - ➔ Aktuelles S-Bahn-Netz ist erhaltenswert
- jede Stunde eine schnelle Verbindung BS-AG-TI mit Anschluss an ICE und/oder TGV in Basel

Die anderen Ziele wurden als erfüllt erachtet.

Zusätzlich soll in Zusammenarbeit mit der Sektion Espace Mittelland ein Angebotskonzept «Jura SUI/FRA» erarbeitet werden und für den Zentralvorstand ein Vorschlag für eine direkte Verbindung von Graubünden zum Flughafen Zürich.

Ebenfalls wird das Ressort Fahrplan auch dieses Jahr wieder das Fahrplanverfahren koordinieren.

Für all diese Aktivitäten sind weiterhin engagierte Mitarbeiter aus allen Regionen gesucht.

Bastian Bommer-Denss

Bern, 30. Januar 2013

## Ressort Infrastruktur / Güterverkehr

Der Zentralvorstand ernannte mich bereits Ende 2011 zum Leiter für das Ressort Güterverkehr, damit die Vorbereitung zur Neugründung ohne Verzug getroffen werden konnten. Zu diesem Zeitpunkt war ich noch mit der Stellvertretung für das Ressort Fahrplan beschäftigt. Nachher sollte das Ressort Güterverkehr/Infrastruktur wieder reaktiviert werden. Mit meiner Wahl an der

Altpapier-Express rund um den Zürichsee: Koordination unter den Gemeinden mit gleichem Papier-Sammeltag ermöglicht den Abtransport per Bahn.



Bild SBB

Delegiertenversammlung vom 14. April 2012 in Bellinzona wurde dieses Vorgehen gutgeheissen und damit das Ressort Güterverkehr/Infrastruktur zurück ins Leben gerufen.

Die Mitglieder des Ressorts waren aber bereits vor meiner Wahl aktiv, und so durfte ich am 13. März 2012, zur ersten Sitzung insgesamt 8 Personen begrüssen und willkommen heissen. Die Ressortmitarbeiter stammen aus diversen Branchen und so ist eine gute Durchmischung innerhalb unserer Gruppe entstanden. Dies ist meines Erachtens sehr wichtig, weil damit keine einseitige Belastung für die Eisenbahn entsteht, vielmehr sind auch andere Transportarten vertreten.

Als erstes haben wir uns stark gemacht, gegen den Abbau des Wagenladungsverkehrs in den Regionen. Diverse Bedienpunkte an verschiedenen Standorten, welche angeblich nicht genügend rentabel sind, werden durch die SBB Cargo nicht mehr bedient. Dies kann schwerwiegende Probleme bei den Kunden von SBB Cargo mit sich ziehen. Gegen diesen Abbau haben wir uns im Rahmen der Petition „Stopp dem Abbau des Wagenladungsverkehrs“ gewehrt. Diese Eingabe hat insofern Früchte gezeitigt, dass wenigstens 18 % der zur Streichen vorgesehenen Verladepunkte erhalten bleiben.

Als zweites haben wir uns mit der Vernehmlassung zum Bau und der Finanzierung eines 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr am Gotthard zum Schluss des Jahres beschäftigt, und eine Antwort an das BAV erarbeitet und eingereicht.

Als drittes hat ein Besuch Pro Bahn Schweiz bei den SBB, Division Cargo stattgefunden. Kurt Schreiber und Bruno Eberle waren zu Gast bei CEO Nicolas Perrin und konnten so einen vertieften Einblick in die Tätigkeit von SBB Cargo gewinnen und dabei auch gewisse Entscheidungen besser verstehen, was in der Folge auch dem Ressort selber mitgeteilt worden ist.

Der Neustart des Ressorts Güterverkehr/Infrastruktur ist geglückt, in beiden Bereichen gibt es viel zu tun, ich bin aber überzeugt, dass dank der tatkräftigen Unterstützung eines jeden einzelnen Mitglieds dies möglich sein wird. Für ihre Mitarbeit danke ich bestens – ich bin froh darüber.

Jean-Pierre Baebi

Steinen SZ, Ende Januar 2013