

## Jahresbericht 2014



### Aus dem Inhalt

Pro Bahn Schweiz zu nationalen Fragen	Seite 2
Pro Bahn Schweiz – intern	Seite 3
Anlässe	Seite 4
IG Stationshalter	Seite 5
Sprachrohr „InfoForum“ und die Medien	Seite 5
Mitglieder	Seite 5
Das liebe Geld	Seite 6
Zentralvorstand	Seite 6
Ausblick	Seite 7
Danke	Seite 7
Anhänge	
Jahresbericht 2014 des Ressorts Dienstleistungen	Seite 8
Jahresbericht 2014 des Ressorts Fahrplan	Seite 10

## **Pro Bahn Schweiz zu nationalen Fragen**

Auch dieses Jahr prägten zwei wichtige Ereignisse die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Am 9. Februar 2014 hiess das Schweizer Volk die Vorlage über die Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur gut. Vom Parlament indirekt verfügte Budgetkürzungen und die damit verbundenen Begründungen für ungenügenden Unterhalt gehören damit der Vergangenheit an. Ebenso wurde eine erste Tranche von Infrastrukturausbauten in der Grössenordnung von 6,4 Milliarden Franken bewilligt, und gegen Ende des Berichtsjahres haben die Kantone ihre Bedürfnisse für den nächsten Ausbauschnitt ab 2025 angemeldet, wobei das Ausmass der Begehren die finanziellen Möglichkeiten um ein Vielfaches übersteigt. Es wird also innerhalb der eidgenössischen Räte wieder einmal ein Zusammenraufen angesagt sein.

Am 15. Juni 2014 wurde die Durchmesserlinie in Zürich mit dem Bahnhof Löwenstrasse eingeweiht. Damit sind alle Anlagen in Zürich in zumutbarer Gehdistanz für alle Passagiere erreichbar. Mit dem Bahnhof „Sihlpost“ war dies nicht der Fall: Die betroffenen Reisenden hatten zusätzliche Fusswege von mehr als 400 m auf sich zu nehmen. Damit wird der Zürcher Hauptbahnhof dank den drei Bahnhöfen „Museumstrasse“, „Löwenstrasse“ und „Hallengeleise“ seine Funktion als wichtigste Bahndreh Scheibe der Schweiz über Jahrzehnte hinaus effizient wahrnehmen können.

Bei beiden Vorhaben haben Vertreter von Pro Bahn Schweiz zur Realisation beigetragen.

„Betriebliche Gründe“ war in der Vergangenheit eine beliebte Aussage aus den Bahnlautsprechern, wenn es darum ging, eine Verspätung zu begründen. Diese nichtssagende Aussage wurde von Vertretern von Pro Bahn Schweiz an verschiedenen Anlässen kritisiert und gefordert, es solle ein genauer Grund angegeben werden. Dies führt zu konkreteren Aussagen wie „Signalstörung“, „Stellwerk- oder Fahrleitungsstörung“ oder „Schaden am Gleis“, was dann wiederum Fragen zur Sicherheit der Bahn als Ganzes oder gar Unsicherheitsgefühle auslöste. Wäre es in diesem Fall besser, wieder zur vorhergehenden Generalaussage der „betrieblichen Gründe“ zurückzukehren? Die Antwort lautet „nein“. Es soll und darf gesagt werden, wo ein Problem besteht, auf der andern Seite sollen aber gerade diese Probleme nicht aufgebauscht werden. Pro Bahn Schweiz hätte in diesem Zusammenhang bei den wiederholt aufgetretenen Weichenstörungen im Bahnhof Thalwil zwar Aufmerksamkeit gewinnen können, indem öffentlich Parallelen zu schweren Eisenbahnunglücken wie in Brétigny-sur-Orge bei Paris gezogen worden wären. Pro Bahn Schweiz hat auf dieses Vorgehen verzichtet, dafür aber bei der Division „Infrastruktur“ der SBB weitere Auskünfte eingeholt und dabei erfahren, dass beide Ereignisse nicht miteinander verglichen werden dürfen und die Sicherheit jederzeit gewährleistet gewesen sei, auch wenn dies den Betrieb stark eingeschränkt habe. Es hat sich also gelohnt, auf schrille Töne zu verzichten.

Auch wenn zum Teil noch sehr alte Sicherheitseinrichtungen in Betrieb sind, erfüllen sie ihren Zweck in 99,9 % der Fälle. Zwischenzeitlich sind weitere Verbesserungen vorgenommen und Schwachstellen aufgehoben worden, so beispielsweise im Tösstal, wo verschiedene Bahnhöfe modernisiert und auf den neuesten Stand gebracht worden sind. Es darf festgehalten werden: Bahnfahren in der Schweiz ist nach wie vor eines der sichersten Bewegungsmittel.

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2014 brachte einige Verbesserungen mit sich, sie hielten sich zwar eher in kleinem Rahmen, sind aber nicht minder willkommen. Als Beispiel sei der Halbstundentakt zwischen Fribourg und Yverdon oder die neue Haltestelle in Fribourg Poya erwähnt. Bei Reisen Richtung Italien darf jetzt auch die Zürcher Be-

völkerung auf mehr Komfort und zuverlässigere Verbindungen hoffen. Wenigstens ein Zugpaar ist mit den neuen ETR 610 ausgerüstet, welches die ungeliebten und unzuverlässigen ETR 470 schrittweise ersetzt.

Auf der Strecke Bern - Luzern via Entlebuch kann Licht am Horizont gemeldet werden.



Die pannenanfälligen Züge mit den ehemaligen SBB Wagen des Typs EW III sollen per Ende 2015 von der Strecke Bern – Luzern abgezogen und durch Triebzüge des Typs „Lötschberger“ ersetzt werden.

Nach dem Hin und Her um die Wiedereinführung

der IR-Züge nach Chur ist ein Lichtpunkt am Horizont zu verzeichnen. Bei den RegioExpress-Zügen Zürich - Chur oder St. Gallen - Chur sind Gruppenreservierungen wieder möglich. Alle diese Beispiele zeigen auf, dass Pro Bahn Schweiz dank der Politik der kleinen Schritte und des Ausgleichs das eine oder andere positive Resultat erreichen kann.

Pro Bahn Schweiz ist nach wie vor der Ansicht, dass die Bahn sehr wohl in der Lage ist, bei Sanierungsarbeiten des Gotthard-Strassentunnels den Verkehr Richtung Tessin zu bewältigen, dies noch besser mit einem vorgezogenen Ausbau des Lötschberg-Basistunnels. Dieser Vorschlag ist nicht neu: In Form einer Resolution wurde er am 8. September 2012 anlässlich der Präsidentenkonferenz in St. Gallen lanciert, allerdings ohne Resonanz. Diese Möglichkeit besteht aber nach wie vor und bei Gelegenheit werden wir wieder darauf hinweisen. Pro Bahn Schweiz ist Mitglied des Vereins „Nein zur zweiten Gotthard-Strassenröhre“ und wirkt dort im Vorstand mit, wo Andreas Theiler die Vertretung wahrnimmt.

### **Pro Bahn Schweiz – intern**

Im Ressort „Fahrplan“ werfen Angebotsausbauten mit Zeithorizont 2025 ihre Schatten voraus. Das Angebot wird nicht nur Verbesserungen, sondern auch Verschlechterungen erfahren. Es gilt somit Gegensteuer zu geben. Das Ressort berät laufend die aktuellen Fragen, hat auch dieses Jahr wieder viele Begehren über die Sektionen eingereicht oder sie haben es selbst getan. Beim einen oder andern Anliegen konnte ein Erfolg verzeichnet werden. Gerade hier gilt: Sich bei einer Ablehnung nicht entmutigen lassen, denn steter Tropfen höhlt den Stein.

Im Ressort „Dienstleistungen“, wo übrigens eine Verjüngung und ein erfreulich hoher Frauenanteil zu verzeichnen ist, sind verschiedene Umfragen durchgeführt worden. Auszugsweise sei an dieser Stelle nur diejenige über Stehplätze und diejenige über Perronbuden erwähnt. Weitere Angaben zu den Aktivitäten vermitteln die Jahresberichte der Ressortleiter.

Unsere Sektionen sind recht aktiv. Im Tessin, wo die Präsidentin wegen Mutterschaft die Aktivitäten massiv einschränken musste, zeigen sich Anzeichen einer neuen Belebung. Die Sektion Ostschweiz hat die Delegiertenversammlung im Fürstentum Liechtenstein zu einem schönen Erlebnis werden lassen. Anstatt nur zu jammern, hat die

Sektion Espace Mittelland ein Konzept erarbeitet, welches die negativen Auswirkungen des neuen Angebots in der Region Bern - Solothurn weitgehend eliminieren würde. Es bleibt zu hoffen, dass dieser Vorschlag von den zuständigen Behörden weiter verfolgt wird.

Mit einer eigenwilligen, aber ausgezeichneten Idee hat die Sektion Zentralschweiz mitgeholfen, dass verschiedene Mängel in ihrer Region rasch behoben werden. Sie hat zwei hohe Kadermitarbeiter, begleitet von Präsidentin und einem Vorstandsmitglied, auf eine Reise quer durch ihr Sektionsgebiet bis nach Zürich geschickt. Die Generalabonnements wurden beiden Persönlichkeiten abgenommen und sie mussten sich nach



gestellter Aufgabe wie normale Passagiere auf die Reise machen. Es hat dabei eine Menge „Aha-Erlebnisse“ gegeben, die sehr schnell in verschiedenste Verbesserungen gemündet haben.

Die Sektionen Nordwestschweiz und Zürich sorgten ebenfalls dafür, dass Pro Bahn Schweiz präsent bleibt. Detaillierte Jahresberichte liefern die Präsidentinnen und Präsidenten dieser Gruppierungen, welche nach den Mitgliederversammlungen im Internet aufgeschaltet werden.

## Anlässe

Die Präsidentenkonferenzen 2014 fanden in Erstfeld und in Zürich statt. In Erstfeld referierte zu Beginn Dr. E. Kälin, Sekretär der Volkswirtschaftsdirektion Uri über den Entwicklungsschwerpunkt „Urner Boden“, wobei er darlegte, dass die Erschliessung des Reusstals wesentlich effizienter mit dem Bus als mit der Bahn erfolge. Anschliessend hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Gelegenheit, die historischen Fahrzeuge der SBB im Depot Erstfeld zu besichtigen. Die Herbsttagung stand unter dem Motto „Strassenbahn“, wo Vertreter der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich ihre Unternehmung in Film und Ton vorstellten und es auch ermöglichten, den Leuten der Leitstelle über die Schulter zu schauen. Daneben wurden auch laufende Fragen besprochen.

Erstmals tagten die Delegierten von Pro Bahn Schweiz im Ausland, nämlich im Fürstentum Liechtenstein. In ihrer Grussadresse hob Regierungsrätin Marlis Amann-Marxer hervor, dass in einer Region, in der vier Länder zusammentreffen, die grenzüberschreitende Koordination eine grosse Herausforderung darstellt. Im Anschluss daran orientierten verschiedene Vertreter über bestehende Angebote und die anstehenden Projekte für eine verbesserte Erschliessung durch das öffentliche Verkehrsmittel. Cornelia Esther Schmid wurde als Nachfolgerin für den zurückgetretenen Hans Rothen in den Zentralvorstand gewählt, womit auch in diesem Gremium eine Frau Einzug hält. Die übrigen statutarischen Traktanden gaben zu keinen grösseren Diskussionen Anlass. Zum Abschluss verabschiedeten die Teilnehmerinnen und Teilnehmerinnen eine Reso-



lution, die an Bundesrätin Doris Leuthard gerichtet wurde und verlangte, dass der bestehende Tarifdschungel zwischen den verschiedenen Tarifverbänden gelichtet werde und die Verbundgrenzen einfacher überwunden werden können.

### **IG Stationshalter**

Leider war es nicht möglich, eine Vertretung von Pro Bahn Schweiz an die Generalversammlung dieser Gruppierung zu delegieren. Gleichwohl aber erachtet es Pro Bahn Schweiz nach wie vor als sehr wichtig, dass die Bahn mit Personal an möglichst vielen Bahnhöfen präsent bleibt und wird die Stationshalter in ihren Bemühungen unterstützen.

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

Unsere Zeitschrift „InfoForum“ erscheint vierteljährlich, erfährt eine hohe Akzeptanz, was sich in Komplimenten äussert, die entgegen genommen werden durften.

Das Volumen der Inserate stagniert auf tiefem Niveau, die seinerzeit erwartete Einnahmendeckung zu einem Drittel der Gestaltungskosten der Zeitschrift kann nicht erreicht werden. Der Zentralvorstand hat deshalb beschlossen, die Insertionspreise nach unten anzupassen. Dazu kommt, dass Inserateakquisitionen durch Mitarbeiter der Druckerei fast nicht machbar sind. Vielmehr können hier Persönlichkeiten von Pro Bahn Schweiz eher das eine oder andere Transportunternehmen vom Einrücken eines Inserates überzeugen. Diesen Kanal gilt es vermehrt zu nutzen. 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.



In der Westschweiz konnte die Zusammenarbeit ausgebaut werden, in dem Artikel aus dem InfoForum in „Transports Romands“ eingerückt werden. Umgekehrt übernehmen wir Beiträge aus dieser Zeitschrift und können auf diese Weise vermehrt über die Romandie berichten. Nach wie vor kann von einer angemessenen Medienpräsenz von Pro Bahn Schweiz gesprochen werden.

### **Mitglieder**

Im Berichtsjahr musste ein Rückgang von 25 Einzelmitgliedern verzeichnet werden. Die Gründe dafür sind vielfältig, 15 haben den Jahresbeitrag nicht bezahlt, 20 weitere melden gesundheitliche oder Altersgründe, einer hat nach einem Jahr Mitgliedschaft geschrieben, der Einsatz gegen den zweiten Gotthard Strassentunnel habe ihn zum

Austritt bewogen und 22 andere gaben keinen Grund an. Werden die externen Faktoren wie Alter, Krankheit und die Todesfälle berücksichtigt, könnte von einer Stagnation gesprochen werden. Das ist aber Augenschweiz. Einer der Hauptgründe liegt darin, dass der öffentliche Verkehr in der Schweiz sehr gut funktioniert. Somit ist für eine Mitgliedschaft weder Interesse noch Geld vorhanden. Bei Problemen ändert sich diese Sachlage, es gibt vermehrt Eintritte, wie das die Erfahrung mit der Billettpflicht aufgezeigt hat. Bei Budgetkürzungen in Unternehmungen oder auf Ämtern wird als erste Massnahme gerne auf eine Mitgliedschaftskündigung zurückgegriffen. Auch davon war Pro Bahn Schweiz betroffen. Die Entwicklung dieser Angelegenheit darf uns nicht unbeeindruckt lassen. Es soll nach Mitteln und Wegen gesucht werden, die Mitgliederzahlen wieder in den positiven Bereich zu drehen. In diesem Zusammenhang sind die Sektionen gefordert – denn dort spielt sich das eigentliche Leben von Pro Bahn Schweiz ab.

<b>Mitgliederkategorie</b>	<b>31.12.2011</b>	<b>31.12.2012</b>	<b>31.12.2013</b>	<b>31.12.2014</b>
Voll zahlende Mitglieder	998	1004	1006	990
Partner	70	72	74	70
Schüler und Studenten	13	11	13	8
Vereine/Verbände	25	25	25	24
Gemeinden	13	13	14	14
Firmen (Gönner)	13	13	14	14
Fördermitglieder	92	97	89	88
<b>Total</b>	<b>1224</b>	<b>1235</b>	<b>1235</b>	<b>1208</b>

Nach Sektionen aufgeteilt ergibt sich das folgende Bild:

Bern Espace Mittelland:	+ 4	/	- 19
Sektion Nordwestschweiz:	+ 2	/	- 8
Ostschweiz:	+ 7	/	- 11
Ticino:	+ 1	/	- 1
Zentralschweiz:	+ 7	/	- 2
Zürich:	+ 11	/	- 16

### **Das liebe Geld**

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Verlust von CHF 5'255.55, was per 31.12.2014 ein Vermögen von CHF 31'046.03 ergibt. In diesem Wert sind Rückstellungen von CHF 5'000.-- für Kampagnen enthalten. Das Budget 2015 rechnet mit einem Ausgabenüberschuss in der Grössenordnung von rund CHF 9'500.--. Auch hier sind Rückstellungen von CHF 4'000.-- für besondere Vorhaben vorgesehen. Es muss also damit gerechnet werden, dass das Vermögen des Vereins bis Ende 2015 weiter abnimmt. Der Zentralvorstand wird das Ausgabenwachstum eng überwachen. Ziel soll sein, das bestehende Vermögen zu halten. Wenn es sein muss, mit rigorosen Ausgabenkürzungen.

### **Zentralvorstand**

An insgesamt acht Sitzungen sind die laufenden Probleme besprochen und Lösungen gesucht und erarbeitet worden. Die Sitzungen finden abwechslungsweise in Zürich und

in Bern statt, auf diese Weise wird die Anreisezeit gleichmässiger verteilt. Die Sitzungsdauer hält sich in Grenzen, dies ist möglich dank konstruktiver und speditiver Mitarbeit aller Beteiligten.

## **Ausblick**

Alle Jahre wieder – wie im Weihnachtslied – dürfen Benützerinnen und Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel mit Tarifierhöhungen rechnen. Gerade jetzt, wo dieser Bericht geschrieben wird, sind die Treibstoffpreise innert weniger Tage um fast 20 % gesunken. Bei Bahn, Bus und Schiff bleiben die Billettpreise gleich hoch und der Bundesrat liebäugelt mit einer weiteren Preiserhöhung. Dazu sagt Pro Bahn Schweiz jetzt schon klar und deutlich nein. Zeitzuschläge auf gewissen Zugskategorien werden ebenfalls abgelehnt.

Gewisse Verschlechterungen des Angebots in Zusammenhang mit Bahnausbauten 2025 lassen aufhorchen. Es nützt wenig, wenn die Reise zwischen Bern und Lausanne um sechs Minuten verkürzt, dafür die Umsteigedauer für Züge Richtung Wallis verlängert wird. Das Konzept „Bahn 2000“ – so schnell wie



möglich, so schnell wie nötig – muss beibehalten werden. In die gleiche Richtung gehen Pläne, wonach die IC-Züge Genève - Romanshorn und Genève - St. Gallen zwölf Minuten im Bahnhof Löwenstrasse herumstehen sollen, oder der Verzicht auf direkte IC-Züge Basel - Delémont - Lausanne. Diese wenigen Beispiele zeigen auf, dass für Pro Bahn Schweiz noch viel zu tun bleibt, damit dem Motto „Gutes noch besser machen“ nachgelebt werden kann.

## **Danke!**

Auch dieses Jahr ist Pro Bahn Schweiz 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 herzliches „Danke-schön“.

Kurt Schreiber, Präsident

Au ZH, Februar 2015

Vom Zentralvorstand anlässlich der Sitzung vom 18. Februar 2015 genehmigt.

## Jahresbericht 2014 – Ressort Dienstleistungen

Am Anfang für einmal Interna. Unser Ressort besteht aktuell aus sieben Mitgliedern. Bereits im 2013 trat unserem Pensioniertenklub (vier von fünf Mitgliedern waren damals tatsächlich über 65 Jahre alt) eine junge Frau bei, und im 2014 folgten gleich noch einmal zwei junge Leute, ein Mann und eine Frau. Unser Durchschnittsalter ist dadurch – und weil eines der bisherigen Mitglieder austrat – wesentlich gesunken. Das ist kein rein optischer oder zählbarer Aspekt, sondern dies führt zu offeneren und sicher unkonventionelleren Diskussionen.

Wir treffen uns in unregelmässigen Abständen, wie es die Geschäfte erfordern, jeweils im Personalrestaurant Oase der SBB im Hauptbahnhof Zürich. Anfangs Februar machten wir uns in einem extern geleiteten Workshop (privat, nicht von PBS finanziert) Gedanken über unseren Auftrag respektive die Themen, welche wir aufgreifen möchten. Dabei kristallisierte sich die Idee einer offenen Umfrage in Fahrzeugen des öV heraus. Klar, durch all die Mails und persönlichen Kontakte wissen wir von vielen Aspekten, wo Reisende Mängel orten. Aber vielleicht übersehen wir ja Offensichtliches. Dank dem spontanen Entgegenkommen der SBB konnten wir im Herbst in deren Zügen während zwei Monaten Passagiere unkompliziert befragen. Eine erste provisorische Auswertung zeigt, dass wir den Puls bisher richtig fühlten.

Dazu kommen die klassischen Umfragen auf unserer Homepage. Zu „Stehplätze in der S-Bahn“ waren die Aussagen recht eindeutig, auch wenn die Beteiligung unter dem Durchschnitt blieb. Für knapp 60% der Antwortenden sind Stehplätze grundsätzlich nicht akzeptabel. Andererseits steigt die Akzeptanz, wenn Stehplätze mit sicheren Haltemöglichkeiten vorhanden sind. Im Weiteren finden über 80%, dass Stehplätze bis 15 Minuten Reisezeit zumutbar sind. Die zweite Umfrage, „Verkaufsstellen auf den Perons“, vermochte deutlich mehr Leute zu mobilisieren. Das Resultat war eindeutig: 93% lehnen sie ab. Wir werden dies in unserem Gespräch mit der SBB sicher aufgreifen. Die letzte Umfrage „Das gedruckte Kursbuch – nur noch Nostalgie?“ ergab ein ebenfalls eindeutiges Resultat: Ja, es ist Nostalgie – was den Schreibenden traurig stimmt.



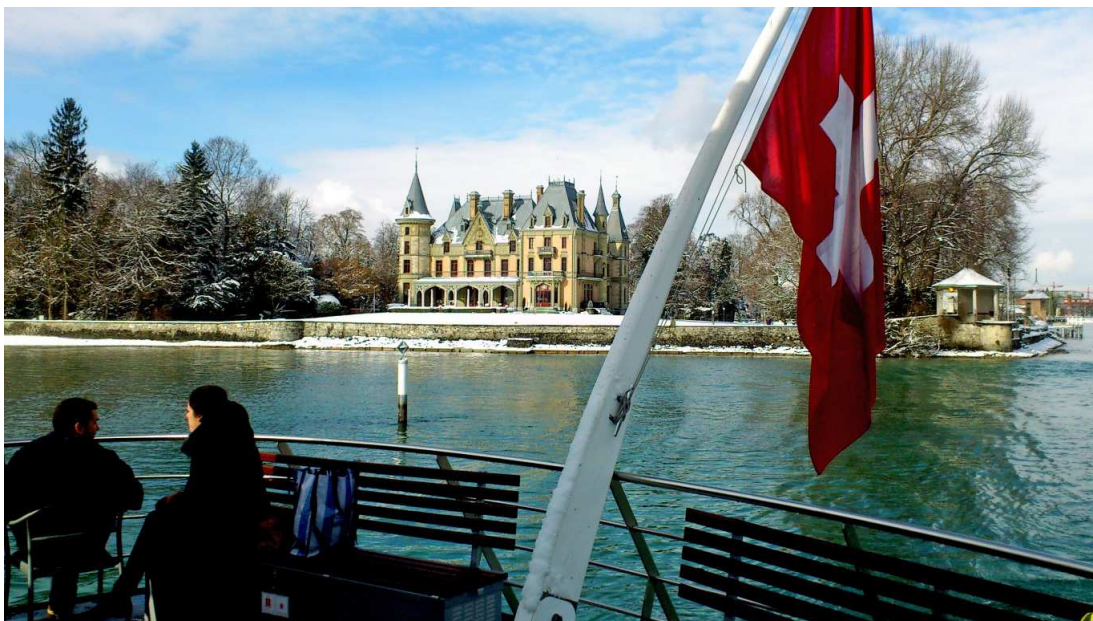
Die Umfrage vom Jahresende hat eine komplett andere Form. Wir stellen nicht eine Frage und geben Antworten vor, die gewählt werden können, sondern wir bitten um einen Text zu der Frage „Was tun Sie im Zug?“.



Wir möchten die Beiträge im InfoForum abdrucken, und wir stellen den Schreibenden drei schöne Preise für die besten Texte in Aussicht. Unser Ressort wird die literarische Jurierung übernehmen, was wir uns zutrauen. Mehr dazu in der Sommerausgabe des InfoForum oder im nächsten Jahresbericht.

Weiter gehört zu unserer Arbeit die Beantwortung vieler Kunden- und Mitglieder-Mails. Manchmal erreichen wir mit erstaunlich wenig Aufwand eine Verbesserung, manchmal beisst man auf Granit; es kommt aber kaum vor, dass wir mit billigen Ausflüchten beschwichtigt werden sollen – in diesem Jahr war das nur einmal der Fall, bei der MGB Matterhorn Gotthard Bahn. Das heisst mit andern Worten, dass die Arbeit von PBS anerkannt wird und die Zahl der Mitarbeitenden des öV, die uns für Feinde halten, wohl jedes Jahr abnimmt.

Der Schreibende war als Vertreter von PBS an vielen Veranstaltungen, Gesprächen wie Konferenzen, anwesend. Beispiele dazu: Wie sieht die Zukunft des TransGoldenPass von Montreux nach Interlaken aus? Welche Verbesserungen der Kundeninfo sind von der SBB angedacht, und wie stellen wir uns dazu? Wie kundenfreundlich ist der neue Generalanzeiger? Wo stehen wir im Fernreisebus-Verkehr, welche Entwicklungen sind wahrscheinlich? Dazu kommen die regelmässigen und intensiven Gespräche mit der SBB, sei es, weil wir vom Ressort Fragen haben, sei es, weil wir Informationen zur Beantwortung von Kundenanliegen benötigen.



Alles in allem ein ruhiges Jahr also. Die kommende Einführung des Swiss Pass wird uns aber sicher wieder voll fordern. Das an sich übliche Herbstgespräch mit Frau Pilloud, Leiterin Personenverkehr bei der SBB, wurde auf Januar verschoben. Wir berichten später darüber.

Res Theiler, Leiter Ressort Dienstleistungen

Uebeschi, 4. Januar 2015

## **Jahresbericht 2014 – Ressort Angebot / Fahrplan**

- 1 Ressortsitzung (Gesamtressort)
- 1 Untergruppensitzung (Angebotskonzept Burgdorf-Solothurn)
- 1 Besuch bei den SBB betreffend Angebotsplanung Gotthard-Bergstrecke
- Aufbau neuer Arbeitsplattform zum Informationsaustausch und zur Mitarbeit

### **Fahrplanverfahren 2014**

Wie in den vergangenen Jahren wurden die Fahrplaneingaben durch die Sektionen (Sektion Ostschweiz und Zentralschweiz), Stephan Frei (ganze Schweiz) und den ZV (Ostschweiz) bei den zuständigen Kantonen eingereicht.

### **Angebotskonzept Burgdorf-Solothurn**

Nach der Teilnahme an der Vorstandssitzung von PBS Bern-Espace Mittelland in Bern und einer Untergruppensitzung mit Stephan Frei, Federico Rossi und Bastian Bommer zu den Netzgrafiken der BLS und Federico Rossi wurde eine Analyse und Argumentation mit der Darstellung eines Alternativ-Konzeptes geschrieben und beim Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern eingereicht.

Als Quintessenz der Besprechung in der Untergruppe ist festzuhalten: Pro Bahn akzeptiert den Entwicklungsschritt 2016 als Schritt hin zu einem Zielkonzept 2025, nicht jedoch das aufgezeigte Zielkonzept 2025, welches nicht zu überzeugen vermag. Es wird eine mögliche Alternativ-Lösung aufgezeigt und eine weitere Entwicklung hin zu einem möglichen Zielkonzept.

### **Sitzung Ressort Fahrplan**

An der Ressort Sitzung wurden folgende Themen zur Bearbeitung genannt: Gotthard, Glarus, Jurasüdfuss/Laufental, Ostschweiz und Rollmaterial.

Zusätzlich wurden folgende Möglichkeiten diskutiert, um unser Angebotskonzept für die Gotthard-Bergstrecke zu pushen:

- a) BAV, welches für die Konzession zuständig ist (evtl. auch eidg. Parlamentarier)
- b) SOB, welche ein Alternativkonzept präsentiert, aber von Arth-Goldau nach Zürich verlängert werden müsste
- c) Regionalpolitik, welche vom Bund finanziell unterstützt wird und somit die Bergstrecke als Tourismusprojekt pushen könnte
- d) Swiss Alps, das Projekt von Sawiris
- e) SBB, überzeugen, dass geeignetes Rollmaterial unser Angebotskonzept kostengünstiger abwickeln kann als das Konzept der SBB mit IR, Flirt und Verstärkungszügen

Zur Bearbeitung der oben genannten Themen wurde eine neue Arbeitsplattform zum Informationsaustausch und zur Mitarbeit geschaffen.

## **Angebotskonzept Gotthardbergstrecke**

Für Pro Bahn Schweiz ist klar, dass das Angebotskonzept der SBB sich als „Konzept der Verlierer“ darstellt und zu einem massiven Rückgang der Nachfrage führen wird. Zusätzlich wird die einmalige Chance verpasst, die attraktive Bergstrecke touristisch zu vermarkten, wie zum Beispiel die Lötschberg-Bergstrecke mit dem „Lötschberger“ oder die Zentralbahn mit dem Luzern-Interlaken-Express.

Das Angebotskonzept für die Bergstrecke muss aus Sicht von Pro Bahn folgende Ziele erfüllen:

*i) var. minimal*

- IR Zürich – Göschenen

- Bedienung der Stationen entlang der Südrampe mit der Bahn.

*ii) var. "San Gottardo"*

- IR Zürich - Göschenen – Bellinzona oder VAE verlängern nach Bellinzona.

- Bedienung der Stationen entlang der Südrampe mit der Bahn.

Pro Bahn wurde und wird bei der SOB, BAV und SBB vorstellig, um die oben genannte Ziele zu erreichen.

## **Ausblick STEP 2025**

Als Arbeitsgrundlage für 2015 wurde ein Dossier zusammengestellt zur Thematik Bahnangebot 2025. Auch wenn das Datum noch in weiter Ferne scheint, sollten wir uns schon heute damit befassen, da heutige Angebotsänderungen bereits auf diesem Zielkonzept basieren (siehe Solothurn-Burgdorf).

Das Dossier beinhaltet das Referenzkonzept 2025 mit allen Netzgrafiken (FV und RV).



Zusätzlich wurde eine Konfliktkarte erstellt, in welcher die Verschlechterungen ersichtlich sind, sowie mögliche Arbeitsgebiete für das Ressort Fahrplan und die Sektionen. Es handelt sich dabei um folgende Regionen:

- Arc lémanique
- Jura/Laufental
- Basel-Luzern
- Solothurn-Burgdorf-Emmental
- Zweisimmen-Spiez-Interlaken
- Luzern-Zug-Zürich
- Gotthard
- Seerücken (Anschlüsse Stein a. R., Kreuzlingen)
- St. Margrethen
- Zürich (Anschlüsse und Durchbindungen von und nach Basel, Durchbindungen von und nach Graubünden)

Die wichtigsten Konflikte sollen einerseits mit Unterstützung des Zentralvorstands in Arbeitsgruppen diskutiert werden. Auch können regionale Themen in den Sektionen und überregionale Problemfelder im ZV gelöst werden.

Damit das Ganze ins Rollen kommt und umgesetzt werden kann, soll via Präsidentenkonferenz (September 2015) dieses Thema konkret angegangen werden.

Bastian Bommer-Denss, Leiter Ressort Fahrplan

Bern, 2. Februar 2015