

Jahresbericht des Präsidenten 2004

Allgemeines

Bereits im 1. Quartal des Jahres 2004 war Pro Bahn Schweiz aktiv, dass wir uns insbesondere bei der abgelehnten AVANTI- Initiative zu den Siegern zählen konnten, hat unsere weitere Arbeit nur beflügelt. Zum Steuerpaket am 16. Mai haben unsere Delegierten die Nein- Parole beschlossen, auch hier waren wir mit dem Ausgang der Abstimmung zufrieden.

Weiter war das letzte Jahr gekennzeichnet durch umfangreiche Arbeiten in Zusammenhang mit dem Fahrplanwechsel per 15. Dezember 2004. Dabei haben die Ressorts und Sektionen in Vorvernehmlassungen einzelner Kantone, in gesamtschweizerischen Vernehmlassungen sowie bei kantonalen Vernehmlassungssitzungen aktiv mitgewirkt. Auch wenn sicher einige Schönheitsfehler und Unzulänglichkeiten nicht restlos behoben werden konnten, das Gesamtergebnis kann sich sehen lassen. Der Abschluss des Projektes Bahn 2000, 1. Etappe, ist gleichzeitig der Start in ein neues Zeitalter des öffentlichen Verkehrs – zu Gunsten der Kundinnen und Kunden von Bahn, Bus und Tram. Am Einweihungsfest in Olten am 23. Oktober 2004 war Pro Bahn Schweiz mit einer grossen Anzahl von Helfern an einem Stand wirkungsvoll vertreten. Ich möchte an dieser Stelle allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Pro Bahn Schweiz für ihren grossen Einsatz bestens danken.

Unsere Mitgliederzeitschrift, das Info- Forum ist im Jahre 2004 viermal erschienen und zwar weiterhin in der gewohnten professionellen Qualität. Eine Ausgabe war schwergewichtig dem Projekt Bahn 2000 gewidmet, welches insbesondere im nahen Ausland spezielle Beachtung gefunden hat.

Mit der Botschaft des Bundesrates an das Parlament zum Entlastungsprogramm 04 schlägt der Bundesrat erneut massive Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr vor. Pro Bahn protestiert gegen einen wiederholten Abbau im öffentlichen Verkehr und wird das Entlastungsprogramm 04 zusammen mit anderen Organisationen bekämpfen.

Über die Arbeit der einzelnen Ressorts geben wie üblich die nachfolgenden Ressortberichte Aufschluss.

Meinen Kolleginnen und Kollegen in der Geschäftsleitung, allen Vorstandsmitgliedern in den Sektionen sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Ressorts danke ich für ihre tatkräftige Unterstützung sowie für ihr grosses Engagement für die Belange unserer Organisation. Mein Dank geht auch an unsere Sponsoren sowie an alle Mitglieder von Pro Bahn Schweiz, die durch ihre finanzielle Unterstützung unsere Arbeit im Dienste der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs erst ermöglichen.

Dietikon, 17. Februar 2005

Edwin Dutler

Anhang zum Protokoll: Jahresbericht des Präsidenten**Politik**

Im Berichtsjahr beschäftigte uns die Vernehmlassung zur Bahnreform 2. Dabei handelt es sich einerseits um die Gleichstellung der Privatbahnen mit der SBB und die Neugestaltung der Sicherheitsvorschriften (Ersatz des Bahnpolizeigesetzes aus dem 19. Jahrhundert!) Pro Bahn Schweiz interessierte sich dabei hauptsächlich für die aus Sicht der Bahnkunden wir, dass nach Bahnunternehmungen, die an das übrige ÖV- Netz angeschlossen sind auch direkte Fahrausweise verkauft werden können und das Halbtaxabonnement überall anerkannt werde. Es ist für den Reisenden nicht interessant, wenn er an jeder Übergangsstation wieder am Schalter anstehen und sich nach dem günstigsten Tarif erkundigen muss. Weitere Vernehmlassungen befassten sich mit dem neuen Seilbahngesetz und der Interoperabilität (Internationale Anerkennung von Fahrzeugen und Einrichtungen). Im Berichtsjahr konnten wir drei neue Gemeindemitglieder willkommen heissen: Rafz, Dübendorf und Frauenfeld. Wir werden uns bemühen, ihre Interessen bestens zu vertreten.

Schwerzenbach, 31. Januar 2005

Gerhard Bohli

Anhang zum Protokoll: Jahresbericht des Präsidenten**Website & Sektionen****Webseite**

Die neue Webseite (www.pro-bahn.ch, wie bisher) ist in diesem Jahr zusammen mit der gs.graphic-studio.gmbh realisiert worden. Die Website basiert auf dem Content Management System (CMS). Die Pflege der Website und die Aktualisierung der Inhalte erfolgt durch Pro Bahn Schweiz ohne, dass spezielle lokale Software installiert werden musste. Bei Problemen steht die Hotline für den Betreuer der Website von Pro Bahn CH im Rahmen einer Gönnerunterstützung der gs.graphic-studio.gmbh gratis zur Verfügung. Die Finanzierung konnte auf zwei Jahre verteilt werden und wird das Budget 2005 noch erheblich belasten. In Zukunft müssen nur noch die Hostingkosten (Richtpreis Fr. 250.--) bezahlt werden und die speziellen Dienstleistungen (Änderungen in der Programmierung, aktualisieren der nicht pflegbaren Bereiche). Spezielle Dienstleistungen benötigen wir in der Regel nicht, solche müssten von der Geschäftsleitung beschlossen und in Auftrag gegeben werden.

Sektionen

Für die Arbeit der Sektionen, verweise ich auf die Jahresberichte der Sektionspräsidenten. Diese können bei den Sektionspräsidenten angefordert oder von der Webseite herunter geladen werden.

Grossen Dank gebührt an dieser Stelle der Sektion Zürich, welche die DV organisiert hatte. Diese hat mit Abstand das grösste Potential an Mitgliedern und somit auch genügend Mitarbeiter und benötigte deshalb keine personelle Unterstützung seitens der Geschäftsleitung.

Die Sektion Espace-Mittelland hat dank dem Engagement einiger junger Mitglieder ihre personellen Engpässe überwunden. Sie kann gestärkt in die Zukunft blicken und wird im kommenden Jahr wieder mit einem Mitglied aus den eigenen Reihen geführt. Damit ist der Einsatz des Präsidenten der Sektion Ostschweiz als Präsident ad interim beendet und die Gefahr der Sektionsauflösung endgültig vom Tisch.

Erfreulich ist auch, dass es Giovanni Ruggia gelungen ist, in diesem Jahr die Sektion Tessin zu gründen. Es konnten schon gute Kontakte nach Italien hergestellt werden. Dringend benötigt werden noch neue Mitglieder und auch solche die gewillt sind mitzuarbeiten, damit die Sektion auch eine sichere Zukunft vor sich hat.

In diesem Jahr konnte auch die Sektion Nordwestschweiz wieder reaktiviert werden. Dank einigen „alten Füchsen“ und erfreulicherweise durch zwei junge engagierte Mitglieder entwickelt die Sektion viele Aktivitäten vor Ort und packt die Probleme an. Noch nicht gelöst ist die Frage des Präsidiums und somit muss Hans Schärer (Präsident Sektion Ostschweiz) noch ein Jahr als Präsident ad interim anhängen. Für 2006 zeichnet sich eine Lösung ab.

In der Zentralschweiz ist das eingetroffen, was auch die grössten Optimisten nicht erwartet hätten. Am 28. Oktober 2004 wurde in Luzern die Sektion Zentralschweiz gegründet. Die erste Präsidentin Karin Blätter hatte sofort das Heft in die Hand genommen und arbeitet mit grossem Einsatz am Wiederaufbau der Sektion. Bis es soweit war, hatte Hans Schärer die „Knochenarbeit“ zur Vorbereitung der Sektionsgründung geleistet.

Die Sorgensektion ist nun die Ostschweiz, dessen Weiterbestand gefährdet ist, durch äussere Einflüsse. Mit dem Fahrplanwechsel vom 12.12.04 sind viele Fahrplanbegehren (nicht alle) erfüllt worden. Verschiedene Projekte konnten realisiert werden, oder sind noch in Bearbeitung.

Anhang zum Protokoll: Jahresbericht des Präsidenten

Dabei hatte die Sektion erfolgreich mit anderen Organisationen zusammengearbeitet. Der Sektionsvorstand steht mehrheitlich hinter diesen Projekten. Diese entsprechen jedoch nicht der Meinung den „Projektmanagern“ im Ressort Fahrplan, welche auf der Achse Zürich – Chur ein ganz anders neues Fahrplanprojekt vorantreiben wollen und darauf drängen, dass die Sektion Ostschweiz dieses Konzept übernimmt. Dieses bringt grosse Vorteile für die Fahrplangestaltung im Kanton Graubünden. Für grosse Teile des Sektionsgebietes Ostschweiz bringt dieses nur Nachteile. Wenn das Ressort Fahrplan das neue Projekt durchdrückt, dann ist ein Grossteil des Vorstandes der Sektion Ostschweiz gezwungen bei den Kantonen das Gegenteil zu vertreten von dem, um das sie Jahre lang gekämpft haben. Somit sind sie für die Kantone unglaublich und würden dann die Arbeit niederlegen, weil sie das Gesicht wahren wollen. Pro Bahn Schweiz würde auch die Glaubwürdigkeit bei den regionalen Partnerorganisationen verlieren. Von den Befürwortern des neuen Projektes des Ressorts Fahrplan in der Sektion Ostschweiz, ist keiner bereit das Sektionspräsidium zu übernehmen und damit droht die Sektionsauflösung. Eine harte Zukunft steht dem Sektionspräsidenten bevor.

Fazit

Mit den Sektionen sind wir auf gutem Wege. Wie das Beispiel der Sektion Ostschweiz zeigt, muss die Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den Sektionen und den Ressorts verbessert werden. Auch die Kompetenzen müssen klarer geregelt werden, dazu sei auf den Artikel 7 der Zentralstatuten verwiesen.

Artikel 7 Absatz 2b Grundsätzlich sind die Sektionen / IG für Fragen zuständig, die ihr Einzugsgebiet betreffen. Werden andere Sektionen oder IG betroffen, entscheidet die GL PRO BAHN SCHWEIZ.

Gemäss dem Beispiel Fahrplanprojekt Zürich Chur betrifft dieses zu 2/3 die Sektion Ostschweiz und zu 1/3 die Sektion Zürich. Gemäss Statuten hat nun die Geschäftsleitung von Pro Bahn Schweiz die Verpflichtung zu entscheiden. Je nach dem wie die Zentralstatuten ausgelegt werden, sind die Sektionen in ihrer Handlungsfähigkeit eingeschränkt und haben sich auf lokale Projekte zu beschränken, welche durchaus auch von den Entscheiden in den Ressorts beeinflusst werden könnten

Niederurnen, 25. Januar 2005

Hans Schärer

Ressort Dienstleistungen

Allgemeines

Im Ressort Dienstleistungen von Pro Bahn Schweiz sind zurzeit 9 Mitglieder tätig. Wir trafen uns im Hauptbahnhof Zürich zu 3 Sitzungen. Das mag als bescheiden erscheinen, jedoch ist die Arbeit, welche von den Mitgliedern dieser Dienstleistungsgruppe neben den Sitzungen erbracht wurde, nicht unbedeutend.

Gespräch mit der SBB

Am 7. Mai 2004 wurden wir bei der Division Personenverkehr der SBB zu einem Gespräch mit den dort für die Fragen und Anregungen, welche wir dieser Instanz vorgängig unterbreiteten, zuständigen Personen empfangen. Wir konnten über die Resultate der im vergangenen Herbst zusammen mit dem K-TIPP gemachten Publikumsumfrage präsentieren. Daneben besprachen wir Anregungen unsererseits, welche die Fragen "Warteschlangen bei Billettschaltern", "telefonischer RAIL SERVICE (0900 300 300 zu CHF 1.19 pro Min.)", "Billettautomaten mit Touchscreen", "Informationen im Zug", "Probleme mit den Toiletten in den Zügen", "Belegung von mehreren Sitzplätzen durch einen einzelnen Reisenden" betrafen. Von Seiten der SBB wurden wir über "Fundservice (verlorene Gegenstände)", "ein neues Ereignismanagement" und das Projekt des "Rail Control Center (RCC) in Olten" orientiert. Es wurde auch vereinbart, dass derartige Gespräche zum "Erfahrungsaustausch" jährlich wiederholt werden sollen.

Leserbriefe

Wir sammeln alle Leserbriefe, welche sich in irgendeiner Weise mit dem Thema Öffentlicher Verkehr (ÖV) befassen. Soweit es möglich ist, die Anschriften der betreffenden Leser-Brief-Schreiber zu eruieren, schreiben wir diese direkt an, zusammen mit der neusten Ausgabe des Infoforums und der Anregung, bei uns Mitglied zu werden. Leser-Brief-Schreiber, deren Anschrift nicht eruierbar ist, versuchen wir, via die Redaktion der entsprechenden Zeitung zu erreichen.

Foto-Dokumentationen

Walter Lötscher bringt von vielen Reisen mit dem ÖV aus der Schweiz immer wieder Fotos, welche Mängel an den Einrichtungen dokumentieren. Diese Fotos sammeln wir digital, um sie bei Gelegenheit für verschiedene Anwendungen zur Verfügung stellen zu können. Eine Liste aller Fotos, nach Sachgebieten geordnet, ist in Vorbereitung. Die wird in Zukunft für alle Interessenten (PBS intern) verfügbar sein. Wobei keine Analogbilder (Kopien) sondern lediglich die digitalen Files dieser Bilder vermittelt werden können. Natürlich sind auch Aufnahmen anderer Fotografen in dieser Sammlung willkommen. Wenn sie nicht digital zur Verfügung stehen, können wir sie einscannen. Dabei sollte das Format der zur Verfügung gestellten Fotos mindestens 6/6 cm sein. Kopien schwarz/weiss oder farbig.

Liste der Bahnhöfe mit normalem Telefonanschluss

Eine Liste mit allen Bahnhöfen, welche man noch über eine normale Telefonnummer, also nicht die gebührenpflichtige 0900 300 300 zu 1.19 CHF/Min., erreichen kann, ist in Vorbereitung. Da diese bei jedem Wechsel des Telefonverzeichnisses (zweimal pro Jahr) neu gestaltet werden muss, ist eine aufwändige Programmierarbeit von Nöten, um nicht bei jedem Neuerscheinen des Telefonverzeichnisses mit grosser "Handarbeit am PC" diese Liste nachführen zu müssen. Diese Arbeit sollte im Frühjahr 2005 abgeschlossen sein. Darnach besteht die Idee, diese Telefonliste auf unserer Homepage zu veröffentlichen.

Andelfingen, den 31. Dezember 2004

Ressort Fahrplan

Mit dem neuen Fahrplan und dem Start von Bahn 2000 am 12. Dezember 2004 hat im öffentlichen Verkehr der Schweiz ein neues Zeitalter begonnen. Die Mitglieder des Ressorts Fahrplan waren deshalb in diesem Jahr sehr stark beschäftigt.

Es würde zu weit führen, hier alle Verbesserungen aufzuführen, welche dank Pro Bahn Schweiz von den SBB resp. den Kantonen realisiert wurden. Die Details kann man im Info- Forum 04/04 nachlesen. Ein Erfolg sei aber stellvertretend für alle hier besonders erwähnt. Es ist die Geschichte der Zürcher S14 – eine Geschichte mit Happyend. Hier brauchte es für ein Einlenken in letzter Minute seitens der SBB sogar mehrere Kontakte zum obersten Chef, Benedikt Weibel. Pro Bahn wurde bei dieser Arbeit von der regionalen Verkehrskonferenz sowie von den betroffenen Gemeinden tatkräftig unterstützt. Und auch die Medien halfen kräftig mit.

Weitere Erfolge hatten wir in der Region Zentralschweiz, wo der „Voralpen-Express“ weiterhin nach altem Fahrplan verkehrt. Somit entfallen die Wartezeiten vor Luzern. Zwischen Zofingen und Lenzburg verkehren die Züge bis Betriebsschluss im Stundentakt. Erfolgreich waren auch einige Eingaben in der Ostschweiz. Stellvertretend sind hier der Anschluss der Regionalzüge Rapperswil – Ziegelbrücke an die IR Zürich – Chur in Ziegelbrücke, die besseren Randstundenverbindungen auf der „Voralpen-Express“ Route und im Rheintal erwähnt.

Dass Konflikte zwischen S-Bahn und Fernverkehr auch in Zukunft nicht ausbleiben, dafür sorgt der Ablauf des Fahrplan- Verfahrens aber auch in Zukunft. Es wird auch künftig so sein, dass zuerst das Fahrplanverfahren über die ZVV Leistungen durchgeführt wird, anschliessend kommt dann noch das nationale Fahrplanverfahren. Und bis dann die umliegenden Bahnen ihre Entscheide zum internationalen Verkehr gefällt haben, vergehen dann nochmals Wochen und Monate. Es sprechen zwar alle über das vereinigte Europa, doch wegen der Liberalisierung und Flexibilisierung der Angebote ist an einen organisierten und strukturierten Ablauf der internationalen Fahrplankonzepte nicht mehr zu denken.

Die Arbeitsgruppe „Zukunftsvision“ unter der Leitung von Heinrich Estermann für die Verbindungen Zürich – Chur sowie Zürich – St. Gallen – Chur hat in mehreren Sitzungen sowie in zwei Besprechungen mit Vertretern der betroffenen Kantone sowie mit Betreibern umfassende Lösungen vorgestellt. Im Jahre 2005 wird das Konzept erstmals mit den SBB besprochen.

Der nächste grosse Fahrplanwechsel findet erst wieder in drei Jahren statt, dann wird der Lötschberg- Basistunnel eröffnet. Für kleinere Verbesserungen am Fahrplan wollen wir aber nicht so lange warten. Wir haben deshalb im Info- Forum einen Aufruf gestartet und unsere Mitglieder gebeten, uns ihre Erfahrungen mit dem Fahrplan Bahn 2000 mitzuteilen, damit allfällige Schwachstellen beseitigt werden können.

Dietikon, 21. Februar 2005

Edwin Dutler

Ressort Güterverkehr

Allgemeines

Wir arbeiten an einer Anfrage an das BAV (Bundesamt für Verkehr). Primär geht es um Fragen im Zusammenhang mit den immer ungleicher werdenden Förderungen der Verkehrsarten "konventionell", "unbegleitet kombiniert" (Container) und "begleitet kombiniert" (Rollende Autobahn). Die heutige Tendenz der ausschliesslichen Förderung der kombinierten Verkehre birgt die Gefahr, dass heutige konventionelle Verkehre, welche (abgesehen von der Trassenpreisreduktion) ohne Subventionen auskommen, in die relativ immer höher subventionierten Kombiverkehre abwandern. Die Nachteile sind gleich mehrfach vorhanden: pro gefahrenen Wagen muss der Bund (resp. der Steuerzahler) mehr bezahlen als er heute bezahlt; in den Ursprungs- resp. Empfangsländern entstehen unnötigerweise zusätzliche Lkw Fahrten; Kunden, die heute noch in eigene Anschlussgleise investieren, werden sich solche Schritte in Zukunft gut überlegen, wenn sie dann durch höhere Transportpreise gestraft werden.

Groteske Situation in der Schweiz

Die Lastwagenlobby behauptet die LSFA verteuere die Strassentransporte und verschweigt, dass dieser Preisaufschlag durch die höheren zugelassenen Tonnagen bei den meisten Transporten mehr als kompensiert wird. Dagegen verteuert sich der Transport auf der Bahn durch die verfügte Erhöhung der Trassenpreise, die Führung der Nachtzüge über die Neubaustrecke Madstetten – Rothrist (20 Promille statt 12 Promille Steigung, was Doppeltraktion erfordert) und zusätzliche Ausrüstung der Lokomotiven mit ETCS.

Rubigen, 21. Februar 2004

Daniel Bärtschi