



Jahresbericht 2013



Aus dem Inhalt

Pro Bahn Schweiz - Wirkung nach Aussen	Seite 2
Pro Bahn Schweiz – intern	Seite 3
Anlässe	Seite 4
IG Stationshalter	Seite 6
Sprachrohr „InfoForum“ und die Medien	Seite 6
Mitglieder	Seite 7
Das liebe Geld	Seite 8
Zentralvorstand	Seite 8
Ausblick	Seite 9
Dank	Seite 10
Anhänge	
Jahresbericht 2013 des Ressorts Dienstleistungen	Seite 11
Jahresbericht 2013 des Ressorts Fahrplan	Seite 13
Jahresbericht 2013 des Ressorts Güterverkehr	Seite 15

Pro Bahn Schweiz – Wirkung nach Aussen

Zwei wichtige Ereignisse haben die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz geprägt, zum einen die Anwendung der Billettpflicht, die aus dem Ruder zu laufen drohte und zum andern der Widerstand, welcher von gewissen Kreisen gegen FABI, die „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ aufgebaut worden ist. Daneben haben drei bedauerliche Bahnunfälle für eine ausgedehnte Diskussion zur Sicherheitsfrage geführt, und dabei sind auch Forderungen aufgestellt worden, die eine Sicherheit zu 100 % fordern, ein Element, das bei keinem Verkehrsmittel erreichbar ist.

Auch wenn zum Teil noch sehr alte Sicherheitseinrichtungen in Betrieb sind, erfüllen sie in 99,9 % der Fälle ihren Zweck. Ihren sofortigen Ersatz zu fordern, schiesst dabei übers Ziel hinaus. Dazu kommt, dass zwischenzeitlich weitere Sicherungsmassnahmen bei diesen Anlagen getroffen worden sind, indem Züge nur noch nach dem erteilten Abfahrtsbefehl aus dem Bahnhof ausfahren dürfen. Trotz aller Unkenrufe zum Trotz sei hier klar und deutlich festgehalten: Bahnfahren in der Schweiz und im Ausland ist nach wie vor eines der sichersten Fortbewegungsmittel.

Nachdem im letzten Jahr das Angebot in der Westschweiz markant ausgebaut wurde, kam dieses Jahr die Ostschweiz an die Reihe. Die S-Bahn St. Gallen ist Tatsache geworden und ermöglicht nun in diesen Gebieten ein schnelles und häufigeres Fortkommen.



Pro Bahn Schweiz (PBS) hat sich seinerzeit für die Billettpflicht ausgesprochen, dies mit der Begründung, dass der oder die ehrliche Konsumentin nicht mit höheren Preisen bestraft werden dürfe, weil eine Minderheit von unverbesserlichen Schwarz- oder Graufahrern (Männer und Frauen) das bestehende System ausnützen wolle.

Allerdings haben sich anfangs Jahr die Reklamationen massiv gehäuft, und zum Teil sind Leute mit dem Zuschlag von hundert Franken bestraft worden, weil entweder ein falscher Fahrausweis abgegeben wurde oder weil die Angaben des Automaten unklar waren. Ja, es kam sogar vor, dass Passagiere zu viel bezahlt hatten, aber nicht die vorgeschriebene Route wählten und deshalb mit der lapidaren Aussage abgefertigt wurden: „Sie sind ohne gültiges Billet angetroffen worden, deshalb ist der Zuschlag zu bezahlen“. Diese Problematik wurde ebenfalls von den Medien aufgenommen, auch Funktionäre von Pro Bahn Schweiz haben trotz Generalabonnement versucht, Einzeltickets ab Automat zu beziehen und dabei die vielfältigsten Mängel festgestellt. Es konnte wirklich nicht mehr von „Augenmass“ gesprochen werden.

Erfreulich ist aber festzustellen, dass durch den Konzernleiter der SBB, nicht zuletzt auch dank der Intervention und Medienauftritten von PBS-Amtsträgern, eine Korrektur eingeleitet worden ist, welche die Passagiere wieder in den Mittelpunkt stellte. PBS hat sich hier aktiv eingebracht und mit konkreten Verbesserungsvorschlägen mitgeholfen, diese Problematik zu verbessern. Das Mass der Arbeit hat bei verschiedenen Zentralvorstandsmitgliedern, insbesondere in den Monaten April und Mai, beinahe eine Vollzeitstelle erreicht. Dabei waren Reklamationen zu beantworten, den SBB Textvorschläge für kundenfreundlichere Antworten vorzulegen, und an mehreren Sitzungen wurde die aufgelaufene Problematik erörtert. Heute darf gesagt werden: Dank der Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen der SBB konnte dieses Problem zufriedenstellend gelöst und einiges zu Gunsten der Passagiere erreicht werden. Hier sei nur an die Einführung der „Perronbillette“ oder an die neuen Kulanzregeln erinnert. Dieses Ziel konnte dank dem Motto „Kooperation anstatt Konfrontation“ erreicht werden.

Der Wunschzettel von Pro Bahn Schweiz ist zwar noch nicht ganz abgehakt, dies betrifft vor allem die Gültigkeit elektronisch zu Hause ausgedruckter Fahrscheine. Hier ist die SBB weiterhin gefordert, oder aber der Verkauf dieses Produkts ist einzustellen. Gleichwohl aber darf hier attestiert werden, dass der Begriff „Augenmass“ in dieser Frage wieder Einkehr gehalten hat.

Pro Bahn Schweiz – intern

Das Ressort „Güterverkehr/Infrastruktur“ hat sich eingehend mit Sicherheitsfragen beschäftigt, einen Schwachstellenkatalog erarbeitet, der dem Bundesamt für Verkehr vorgelegt wurde. Dieser Bericht ist von der Aufsichtsbehörde wohlwollend entgegen genommen worden, jedoch kam sie zu einer andern Erkenntnis und beurteilte die laufenden Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit als genügend. Aus diesem Grunde wurde der geforderte Einsatz zusätzlicher Mittel nicht als opportun erachtet, gleichzeitig aber hervorgehoben, dass zur beschleunigten Elimination mehr Mittel bereitgestellt werden, allerdings nicht im Ausmass, wie von Pro Bahn Schweiz gefordert.

Der Zentralvorstand erachtete die Beantwortung durch das Bundesamt für Verkehr als ausreichend, wandte sich auch nicht gegen weitere Gespräche, hingegen fand er die vom Ressort geforderte Intervention beim Bundesrat als zu weit gehend. Diese unterschiedlichen Ansichten haben in der Folge dazu geführt, dass innerhalb dieses Ressorts Unstimmigkeiten auftraten, welche den Zentralvorstand zum Schluss führten, dass es besser sei, die Arbeit dieses Ressorts stillzulegen. Kommt dazu, dass sich Pro Bahn Schweiz doch eher als



Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs und nicht als Entwicklungsgremium für den Bau neuer oder die Ausgestaltung bestehender Eisenbahnlinien versteht. Dafür gibt es Fachleute, Planungsbüros, öffentliche Körperschaften, welche sich mit diesen Fragen befassen, die Planung durchführen, den Entscheidungsträgern vorlegen, die Vernehmlassung durchführen, die Antworten auswerten und schliesslich die Anträge dem Parlament vorlegen, bis hin zur Volksabstimmung. Natürlich kann Pro Bahn Schweiz ihre Ideen einbringen, darf aber nicht verlangen und erwarten, dass unsere Gedanken 1:1 übernommen und realisiert werden. Diese Erwartungshaltung kann weder der Präsident noch der Zentralvorstand erfüllen. In Gesprächen können die gegenseitigen Standpunkte ausgetauscht werden. Einen Zwang zu einer Aktion kann Pro Bahn Schweiz nicht auslösen. Es besteht noch eine Möglichkeit einer Intervention via Parlament, wo aber zuerst die entsprechenden Mehrheiten geschaffen werden müssen.

Beim Ressort „Angebot/Fahrplan“ wurde ein weiterer Vorschlag für die Angebotsgestaltung nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels erarbeitet, der mit den Verantwortlichen der SBB im Herbst 2013 besprochen werden konnte. Die Stossrichtung ist wohl ähnlich, allerdings wird der Umsteigepunkt „Erstfeld“ für die Gotthard-Bergstrecke abgelehnt. Göschenen, Andermatt, aber auch die Leventina müssen direkter und nicht erst nach mehrmaligem Umsteigen erreicht werden. Bei den Fahrzeugen ist zumindest ein Komfort zu erwarten, der dem Fernverkehr entspricht, denn die Gotthard-Bergstrecke wird eine Touristiklinie und damit auch Werbeträger für die Schweiz werden. Um dieses Ziel zu erreichen, reicht ein S-Bahn-Fahrzeug nicht aus.

In Zusammenhang mit dem Fahrplanverfahren hat dieses Ressorts die eingehenden Begehren geprüft, zum Teil koordinierend gewirkt und einige Verbesserungen bewirken können. Hier haben die Sektionen aktiv mitgewirkt, in Einzelfällen lassen sich jeweils Verbesserungen erzielen, gleichwohl muss aber in vielen Fällen ein negatives Ergebnis verzeichnet werden. So gilt auch hier das Motto: „Nicht nachlassen gewinnt“.

Das Ressort Dienstleistungen hat verschiedene Umfragen durchgeführt, so eine über die mögliche Abgabe eines Generalabonnements für Frührentner, welche keine Zustimmung fand. Die Umfrage über die Sicherheit beim Reisen zeigte auf, dass sich zwei Drittel der Betroffenen unsicher fühlen. Sobald aber eine Zugsbegleitung – welcher Art auch immer – vorhanden ist, steigt das Ausmass des Sicherheitsgefühls wieder an.

Die Reklamationen bezüglich Billettpflicht hielten nicht nur den Präsidenten, sondern auch den Ressortleiter „Dienstleistungen“ auf Trab. Dank einer guten, gemeinsamen Zusammenarbeit mit dem Sekretariat gelang es, die Anfragen innert nützlicher Frist zu beantworten.

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

Anlässe

Die Präsidentenkonferenz vom 26. Januar 2013 tagte in Basel und ermöglichte als erstes einen Blick hinter die Kulissen der Basler Verkehrsbetriebe. Als zweites informierte nach dem Mittagessen Bastian Bommer über die Arbeit in seinem Ressort „Angebot /

Fahrplan“. Dabei konzentriert sich die Ressortarbeit mehr auf die Angebotsplanung, als auf das Fahrplanverfahren, denn sie erlaubt, längerfristig Einfluss auf die Fahrplangestaltung zu nehmen, dies auch deshalb, weil die Sektionen innerhalb der Fahrplanverfahren Stellung beziehen. In einem weiteren Beitrag erläuterte er die Entwicklung im internationalen Bahnverkehr, wobei die Bahnen ihre Dienstleistungen durch den schnellen Zugriff auf die preisgünstigen Verbindungen verbessern sollten, wie dies auch bei den Airlines möglich ist.

Die Delegiertenversammlung 2013 fand in Ligerz statt. Neben den statutarischen Traktanden wurde eine Resolution zur Billettpflicht verabschiedet, und dabei die Rückkehr zum Augenmass gefordert. Der fachtechnische Teil wurde von A. Miller, Direktor der Aare-Seeland-Mobil (ASM) bestritten, der uns seine Unternehmung vorstellte und dabei auch darauf hinwies, wie wichtig es sei, dass die Eisenbahn in Form von bedienten Schaltern ein Gesicht habe. Deshalb werde bei der ASM grosser Wert darauf gelegt, wenn immer möglich die bedienten Schalter aufrecht zu erhalten, auch wenn dies von der Rentabilität her nicht einfach zu bewerkstelligen sei.

Ein Apero und ein feines Mittagessen rundeten den gelungenen Anlass ab. Dabei konnte auch noch bei schönstem Wetter die grossartig gelegene Hochzeitskirche von Ligerz besucht werden. Der Zentralvorstand liess sich hinter der Kirche für ein gemeinsames Foto ablichten, es entstand wohl eine schöne Aufnahme, dass aber zur gleichen Zeit ausgerechnet ein Dampfzug vor der Kirche vorbeifuhr, war ein ganz besonders (un-) freundlicher Zufall ...



Unsere Delegiertenversammlung fand ein grosses mediales Interesse. Kaum war das Communiqué zur Billettpflicht erschienen, meldeten sich die Medien, und am Montag darauf waren verschiedene Zentralvorstandsmitglieder fast gleichzeitig über den ganzen Tag hinaus im Einsatz.

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.

Die zweite Präsidentenkonferenz des Jahres 2013 führte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ins Emmental nach Sumiswald. Dort spielte sich vor Jahrhunderten die Sage der „Schwarzen Spinne“ ab, welche von Jeremias Gotthelf geschrieben wurde. Damit sich alle ein Bild über die damaligen Geschehnisse machen konnten, legte Andreas Theiler als Organisator Wert darauf, dass sie wenigstens auf literarische Art und Weise dokumentiert wurden. (Unbestätigten Gerüchten zufolge soll an der nächsten Präsidentenkonferenz im Bernbiet das in Sumiswald indirekt erworbene Wissen bei allen Betroffenen abgefragt und geprüft werden ...)

Unser Verbindungsmann im Nationalrat, Thomas Weibel orientierte im Rahmen eines Referates über die FABI- Vorlage, daneben konnte ein Erfahrungsaustausch gepflegt und auch festgestellt werden, dass in jeder Sektion verschiedenste Probleme angepackt werden. Der Nachmittag stand im Zeichen der Pressearbeit, wo Ursula Stauffer Hodler, Kommunikationsberaterin und ehemalige Pressesprecherin der Kantonspolizei, wertvolle Tipps dazu vermittelte.

IG Stationshalter

Der Präsident hat an der Generalversammlung dieser Gruppierung teilgenommen. Wohl konnte mit den SBB eine Einigung über die Gestaltung dieses Verkaufskanals erzielt werden. Das Interesse der Staatsbahn an einem weiteren Ausbau hält sich aber in Grenzen. Aus finanziellen Gründen mag das nachvollzogen werden, Billettautomaten verlangen ja keine Entschädigung. Damit entfällt eine Kontakt- und Beratungsmöglichkeit für die Reisenden, und es darf hinterfragt werden, ob der Verzicht darauf die finanziellen Minderaufwendungen lohnt.

Pro Bahn Schweiz erachtet es nach wie vor als sehr wichtig, dass die Bahn an den Bahnhöfen präsent bleibt, selbst in einem Selbstbedienungsladen ist Personal vorhanden, welches den Kunden bei Problemen weiterhilft. Deshalb werden die Bestrebungen der IG Stationshalter weiterhin unterstützt

Sprachrohr „InfoForum“ und die Medien

Unsere Zeitschrift „InfoForum“ ist wieder im bewährten, vierteljährlichen Rhythmus erschienen – dabei sind verschiedenste Themen behandelt worden.

Das Volumen der Inserate stagniert auf tiefem Niveau, die seinerzeit erwartete Einnahmendeckung zu einem Drittel der Gestaltungskosten der Zeitschrift kann bei weitem nicht erreicht werden, was das schlechte Resultat in dieser Sparte erklärt. Auf der andern Seite ist es aber Pro Bahn Schweiz eher möglich, die Unabhängigkeit zu wahren, was auch nicht negativ bewertet werden darf, aber gleichwohl seinen Preis hat. 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.

Auch 2013 war die Medienpräsenz von Pro Bahn Schweiz sehr hoch und sehr erfreulich, was sowohl für Printmedien als auch für Lokalradios, lokale Fernsehstationen sowie für SF DRS gilt.



Naturgemäss werden kritische Meldungen eher berücksichtigt als solche, welche die Anliegen oder Massnahmen der Transportunternehmungen vertreten. Dies liegt in der Natur der Sache und soll PBS nicht daran hindern, sowohl positive als auch negative Feststellungen zu publizieren. Beispielhaft in dieser Beziehung sind wohl die Einrichtungen von markierten Einsteigepunkten in den Bahnhöfen des Laufentals. Dieses Vorhaben der SBB wurde von Pro Bahn Schweiz positiv bewertet. Nicht ein PBS-Vertreter nahm im Fernsehen dazu Stellung, sondern eine andere Persönlichkeit, welche diese Neuerung kritisierte. Ganz anders wenige Tage später: Pro Bahn Schweiz kritisierte die Aufstellung von Perronbuden, auf den ohnehin schon engen Bahnsteigen: Ein Auftritt zur besten Sendezeit war die Folge.

Wie auch immer, positiv oder negativ: Wichtig ist, dass Pro Bahn Schweiz ihre Anliegen in der Öffentlichkeit vertreten kann. Mit dem Resultat dürfen wir zufrieden sein.

Mitglieder

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. Dabei ist aufgefallen, dass es wohl viele Beitritte gab, die aber durch Austritte wieder aufgehoben wurden. Die Gründe dazu sind verschieden, es gibt sogar Leute, welche Pro Bahn Schweiz vorgeworfen haben, zu wenig für die Kundinnen und Kunden zu tun, andere wollen oder können wegen des fortgeschrittenen Alters keine Beiträge mehr bezahlen, oder reagieren nicht auf Mahnungen.

Mitgliederkategorie	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013
Voll zahlende Mitglieder	978	998	1004	1006
Partner	73	70	72	74
Schüler und Studenten	25	13	11	13
Vereine/Verbände	25	25	25	25
Gemeinden	14	13	13	14
Firmen (Gönner)	12	13	13	14
Fördermitglieder	96	92	97	89
Total	1223	1224	1235	1235

Leider haben uns im Berichtsjahr zwölf Mitglieder für immer verlassen, darunter befindet sich auch Roger Hasler, unser Verbindungsmann ins Tessin, welcher anfangs Oktober nach einer langen schweren Krankheit gestorben ist. Er hat jeweils an den Präsidentenkonferenzen den Präsidenten oder die Präsidentin der Sektion Tessin auf effiziente Art und Weise vertreten und hat auch im Ressort Fahrplan aktiv mitgewirkt. Er war bei Pro Bahn Schweiz Botschafter des Kantons Tessin und hat sich für diese Anliegen mit viel Engagement eingesetzt und dafür gesorgt, dass die Stimme aus dem Tessin gehört wird. Sein Wirken wird unvergesslich bleiben. Wir werden ihm und allen andern Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Das liebe Geld

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Verlust von CHF 13'041.90, was per 31.12.2013 ein Vermögen von CHF 36'301.58 ergibt. Allerdings umfasst dieser Wert eine Rückstellung von CHF 5'000.-- für Kampagnen. Dieses Geld ist nicht ausgegeben worden, somit besteht nach wie vor ein Vermögen von über CHF 42'000.--.

Bei der Abstimmung über Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur (FABI) hat Pro Bahn Schweiz aktiv mitgewirkt, war Mitglied der Allianz für den öffentlichen Verkehr



und hat für die Abstimmungskampagne einen Beitrag von CHF 5'000.-- geleistet. Ein weiterer Beitrag von CHF 5'000.-- soll geleistet werden, wenn die Aufwendungen des Abstimmungskomitees in ein Defizit ausmünden. Dieser Betrag wird erst für 2014 budgetwirksam. Es handelte sich bei dieser Vorlage um ein Vorhaben, das die Eisenbahn als Ganzes betraf und die volle Unterstützung von Pro Bahn Schweiz verdiente. Es ist nicht damit zu rechnen, dass in nächster Zeit derart hohe Kampagnenbeiträge zu erwarten sind, denn dank der Annahme dieser Vorlage ist der Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes für die nähere und mittlere Zukunft gesichert.

Auch das Budget 2014 rechnet mit einem Ausgabenüberschuss in der Grössenordnung von rund CHF 12'000.--. Auch hier sind Rückstellungen von CHF 7'500.-- für besondere Vorhaben vorgesehen. Es muss also damit gerechnet werden, dass das Vermögen des Vereins bis Ende 2014 weiter bis auf ca. CHF 30'000.-- absinken wird. Der Zentralvorstand schlägt deshalb für 2015 eine moderate Beitragserhöhung vor, damit auf der einen Seite das Vermögen nicht übermässig geschmälert wird und auf der andern Seite die laufenden Ausgaben, insbesondere für unsere Zeitschrift, beibehalten werden können.

Zentralvorstand

An insgesamt acht Sitzungen sind die laufenden Probleme besprochen und Lösungen gesucht und erarbeitet worden. Die Sitzungen finden abwechselungsweise 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. Je nach Situation liegt nach Abschluss der Verhandlungen sogar noch ein Umtrunk drin.

Leider müssen wir dieses Jahr den Rücktritt von Sekretär Hans Rothen als Sekretär entgegennehmen. Er hat sein Amt während sechs Jahren umsichtig und zuverlässig

ausgefüllt, die Mitgliederadministration zusammen mit der Herausgabe unserer Zeitschrift neu organisiert und unsere Website neu gestaltet. Sie kommt sehr attraktiv daher, ist bei allen Sektionen gleichermaßen aktuell. Dafür darf ich immer wieder Komplimente entgegen nehmen, die ich gerne weitergebe. Hans Rothen will nun kürzer treten, aber sowohl die Mitgliederadministration und die Betreuung der Website weiterführen, auch wenn er dem ZV nicht mehr angehört. Für seinen grossen Einsatz sei ihm auch an dieser Stelle bestens gedankt. Unsere besten Wünsche begleiten ihn in die Zukunft.

Somit blieb die Besetzung des eigentlichen Sekretariats offen – auch dafür konnte eine Lösung gefunden werden. Frau Cornelia Esther Schmid aus Wil SG ist bereit, diese Funktion zu übernehmen. Sie hat sich an verschiedenen Sitzungen des Zentralvorstands einen ersten Überblick verschafft. Ich freue mich auf Ihre Mitarbeit und heisse sie herzlich willkommen.

Als Folge der innerhalb des Ressorts Güterverkehr/Infrastruktur aufgetretenen Probleme entschied der Zentralvorstand, die Aktivitäten dieses Ressorts stillzulegen. Da die Wiederaufnahme dieser Tätigkeit in absehbarer Zeit nicht machbar ist, entfällt die Funktion des Ressortleiters und damit sein Sitz im Zentralvorstand. Dazu wurde auch die Meinung der Präsidentenkonferenz eingeholt, welche das Vorgehen des Zentralvorstands bestätigte. Die Gründe dazu sind oben auf Seite 3 dargelegt worden. Ebenso vermittelt der Jahresbericht des Ressorts dazu weitere Einzelheiten. An dieser Stelle möchte ich dem Ressortleiter, Jean-Pierre Baebi den besten Dank für die geleisteten Dienste aussprechen. Wir durften dabei auf seine loyale und zuverlässige Mitarbeit zählen, die wir sehr geschätzt haben.

Ausblick



Dank dem positiven Ausgang der Volksabstimmung über die Finanzierung und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) wird die Finanzierung der Eisenbahnvorhaben auf eine gesicherte Basis gestellt. Damit sind die Weichen gestellt worden sowohl für einen effizienten Unterhalt als auch für einen schrittweisen

Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes. Pro Bahn Schweiz hat sich für einen erfolgreichen Abschluss dieser Vorlage eingesetzt, sei dies mit Werbeaktionen einzelner Sektionen frühmorgens auf den Bahnhöfen, mit dem Versand von Werbebotschaften an Verwandte und Bekannte oder bei der Mitwirkung in der Allianz für den öffentlichen Verkehr, wo Pro Bahn Schweiz Mitglied war. Nicht zuletzt dank dieser Allianz konnte sich PBS an verschiedenen Anlässen in der Deutsch- und Westschweiz noch mehr bekannt machen. Gerade der dortige Auftritt hat sich gelohnt, es durfte festgestellt werden, dass

Pro Bahn Schweiz in der Romandie trotz in deutscher Sprache geschriebener Pressemitteilungen nicht unbekannt ist. Mehr noch: Es war sogar möglich, einen Gastbeitrag in der Zeitschrift "Transports Romands" von Citrap Waadt zu platzieren, was möglicherweise zu einer engeren Zusammenarbeit mit dieser Organisation führen kann.

Mit all ihren Partnern hat sich die Allianz für den öffentlichen Verkehr zu einer kraftvollen Bewegung entwickelt, welche entscheidend zum Durchbruch von FABI beigetragen hat. Begonnen hatte dieses Unterfangen mit der VCS-Volksinitiative, welche den Anstoss zu dieser Vorlage ausgelöst hat.

FABI sieht auch die Mitwirkung der Bahnpassagiere an der Finanzierung vor. Dagegen ist nichts einzuwenden, ebenso wenig gegen neue Finanzierungsmodelle über die Tarife. Hingegen hält Pro Bahn Schweiz die Forderung aufrecht, wonach Preiserhöhungen mit Augenmass zu geschehen haben und der freie Zugang zu den Zügen gewährleistet bleiben muss. Nur so kann dazu beigetragen werden, dass weiterhin und noch mehr freiwillig auf das öffentliche Verkehrsmittel ein- und umgestiegen wird.

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 ganz herzliches „Danke-schön“.

Kurt Schreiber, Präsident

Au ZH, Februar 2014

Bildnachweise:

Die Fotos auf den Seiten 1, 2, 5, 6, 8, 9, 10 und 12 stammen von Theo Iff, der uns eine Sammlung seiner Eisenbahnschnappschüsse zur Verfügung gestellt hat. Vielen Dank dafür.

Fotos Seite 3, 13, 15: SBB – auch dafür besten Dank.



Vom Zentralvorstand anlässlich der Sitzung vom 19. Februar 2014 genehmigt.

Anhänge Jahresbericht 2013

Jahresbericht 2013 – Ressort Dienstleistungen

Zuerst ein Wort zu den Umfragen auf unserer Homepage. Im letztjährigen Bericht schrieb ich, wir könnten anhand der Teilnehmezahlen abschätzen, ob ein Thema von Bedeutung ist oder nicht. Dazu eine kleine Ergänzung: Die Themen wählen wir aus Anfragen von Mitgliedern respektive aus Diskussionen im Zentralvorstand. Hier die Zusammenstellung der bisherigen Umfragen, welche alle von unserem Ressort gestaltet wurden:

2012	Aussicht verweigert	112 Teilnehmende
	Sauber?	37
	Easy Ride	101
	Schalteröffnungszeiten	116
2013	GA für Frührentner	216
	Sicherheitsgefühl	58
	Gute Reise	205
	Minibar	124

Interessant ist, dass die beiden Umfragen mit den deutlich höchsten Teilnehmerzahlen auch solche waren, die eine Nein-Mehrheit hatten; wir verfolgten diese Themen deshalb nicht mehr weiter.

Das geflügelte Wort „Traue keiner Statistik, die du nicht selber gefälscht hast“ (Ursprung ungeklärt) begleitet uns bei allen Umfragen, denn natürlich ist schon die Art der Fragestellung eine ganz wichtige Komponente der Antwort.

Wir formulieren die Fragen immer gemeinsam innerhalb des Ressorts. Da aber niemand aus unserer Gruppe einen entsprechenden psychologischen Hintergrund hat, sind die Fragen nicht in einer codierten Sprache geschrieben, sondern in der von uns benützten Alltagssprache. Trotzdem schleichen sich natürlich unsere Präferenzen hinein; deshalb interpretieren wir die Ergebnisse immer mit einer gewissen Vorsicht.

Diese Klarstellung ist wichtig, denn wir werden regelmässig in kritischem Ton darauf angesprochen – genau so, wie auch zum Beispiel die Umfragen, welche die SBB durchführt, meistens negativ interpretiert werden. Wir sind glücklich, wenn möglichst viele Mitglieder an den Umfragen mitmachen, aber wir behaupten anschliessend nie, wir hätten nun die allein gültige Antwort auf eine Frage gefunden.

Am meisten Arbeit gab uns aber im abgelaufenen Jahr die Resolution zur Billettpflicht, welche an der Delegiertenversammlung vom 13. April in Ligerz einstimmig angenommen worden war. Damit stachen wir ins buchstäbliche Wespennest. Die SBB konnte uns plötzlich nicht mehr mit wohltönenden Worten („Es gibt keine Probleme mit der Billettpflicht“) abspeisen. Eine hektische Zeit begann, wir waren in recht viele Sitzungen mit Mitarbeitenden der SBB involviert, die Sache begann sich zu bewegen.

Dass dann Andreas Meyer anfangs Juni plötzlich verkündete, er hätte festgestellt, dass es mit der Billettpflicht nicht weitergehe wie bisher, entsprach so also nicht unbedingt den Tatsachen; dank seinen Worten kam aber noch mehr Schub in die Angelegenheit,

und wir können im Herbst 2013 befriedigt feststellen, dass zum Beispiel die Bussen um rund 25% gegenüber 2012 und dem Beginn von 2013 zurückgegangen sind.



Eine weitere Grossbaustelle war, glücklicherweise noch im Winter, vor der DV, die Vernehmlassungsantwort zur zukünftigen Ausgestaltung der verschiedenen Fahrausweise. Da flossen verschiedenste Erfahrungen ein, aber wir

fanden gemeinsam die Möglichkeit, eine von allen – inklusive anschliessend dem Zentralvorstand – akzeptierbare Antwort zu formulieren. Wie in einem Verein üblich, entsprach dies dem oft gescholtenen, von uns aber hoch gehaltenen „Gut-Eidgenössischem Kompromiss“.

Bei uns landen auch alle Beschwerden und Anregungen von Mitgliedern wie Nichtmitgliedern, welche unsere allgemeine Mailadresse der Homepage nutzen. In vielleicht der Hälfte der Fälle können wir dank der engen Zusammenarbeit mit der SBB eine Lösung anbieten; in der andern Hälfte sind entweder die Anliegen so unrealistisch, dass wir gar nicht darauf eingehen können, oder die angebotene Lösung des Verkehrsunternehmens wird als nicht genügend taxiert. Erfolgreiche Abschlüsse einer Problemsituation führen oft dazu, dass wir ein neues Mitglied gewinnen können.

Zum Ausklang das Beispiel eines unrealistischen Vorschlags. Eine Einsenderin beklagte sich über die mühsamen Verhältnisse nach Personunfällen. Pro Bahn Schweiz findet zwar die stundenlangen Streckensperrungen nach eindeutigen Suiziden ebenfalls äusserst mühsam. Die Passage im betreffenden Mail lief aber so: *Da kann sich jeder auf die Schienen legen und immer sind die Pendler die dummen. Auf Kosten der Angehörigen könnte man mal Getränke bekommen.* In solchen Fällen ist die Formulierung einer passenden Antwort jeweils nicht leicht ...

Res Theiler

Uebeschi, 16. Januar 2014

Jahresbericht 2013 – Ressort Angebot / Fahrplan

- 2 Ressortsitzungen (Gesamtressort)
- 1 Untergruppensitzung (Angebot Jura/Laufental)
- 1 Besuch bei den SBB (Division Fernverkehr)

Fahrplanverfahren 2013

Wie in den vergangenen Jahren wurden die Fahrplaneingaben durch die Sektionen bei den zuständigen Kantonen eingereicht.

Angebotskonzept Gotthardbergstrecke



Für den Gotthard-Basis-Tunnel und die Bergstrecke wurde mittels Methode „Verfügbarkeiten“ im Jahr 2012/13 ein Angebotskonzept erarbeitet und dem Ressort Fahrplan sowie dem Zentralvorstand präsentiert und verabschiedet.

Das Angebotskonzept **GBT 2020** erfüllt folgende Ziele:

- Jede Stunde fährt ein EC von Zürich nach Milano durch den Gotthard- Basis-Tunnel (GBT) / Ceneri Basistunnel (CBT).
- Zur anderen halben Stunde fährt ein IR von Zürich ins Tessin über die Bergstrecke und bietet Anschluss an den stündlichen IC von Basel ins Tessin durch den GBT/CBT
- Jede halbe Stunde fährt ein Zug von Luzern und bietet Anschluss an den EC/IC und IR in den Süden
- Der Voralpenexpress aus der Ostschweiz bietet Anschluss an den IC und IR in den Süden

Das Angebotskonzept für die **Bergstrecke** erfüllt folgende Ziele:

- I) Variante minimal: IR Zürich – Göschenen und Bedienung der Stationen entlang der Südrampe mittels Bahn
- II) Variante "Swiss Alps": IR Zürich - Göschenen – Bellinzona oder VAE verlängern nach Bellinzona.

Das Angebotskonzept für das **Tessin** erfüllt folgende Ziele:

- Die S-Bahnen zwischen Locarno, Bellinzona und Lugano sollen so verkehren, dass ein Viertelstundentakt entsteht.
- Zwischen Locarno – Lugano und auf dem restlichen Netz inklusiv Varese und Milano soll ein Halbstundentakt angeboten werden.
- In Milano muss nicht zwingend jede S-Bahn nach Milano Centrale verkehren, sondern kann auch in einem anderen innerstädtischen Bahnhof enden.

Besuch

Der Besuch von Pro Bahn Schweiz bei der SBB (Division Fernverkehr) fand am 15. November 2013 in Bern statt. Dieser Einladung sind die Sektionen Espace Mittelland, Nordwestschweiz, Ostschweiz und Zürich mit je einer Person gefolgt. Der Zentralvorstand war ebenfalls mit Bastian Bommer-Denss vertreten. Es fand ein reger Austausch zu den geplanten Änderungen im Fahrplan 2013 bis 2020 statt. Den Schwerpunkt bildeten die geplanten Änderungen im Jura/Laufental. Zusätzlich stellte Pro Bahn das erarbeitete Angebotskonzept Gotthardbergstrecke kurz vor. Ein weiteres vertieftes Treffen zu diesem Thema ist im Frühling 2014 geplant. In Zukunft werden diese jährlichen Treffen fortgesetzt.

Bastian Bommer-Denss

Bern, 14. Februar 2014

Jahresbericht 2013 – Ressort Güterverkehr/Infrastruktur

Im Jahr 2012 wurde das Ressort Güterverkehr/Infrastruktur zurück ins Leben gerufen, und auch im vergangenen Jahr wurde einiges erarbeitet.

Zu Beginn des Jahres wurden wir durch einen tragischen Unfall auf dem Schweizer Schienennetz aufgerüttelt. Aus diesem Grund wurden wir aktiv und haben die Sicherheit auf dem Schienennetz unter die Lupe genommen. Nach Erstellen eines Berichtes zum Thema Zugsicherung, wurde am 7. April 2013 eine Eingabe an das Bundesamt für Verkehr (BAV) gerichtet, welche am 5. Juli 2013 beantwortet wurde, worin unsere Eingabe gewürdigt wurde. Gleichwohl wurde aber darauf verwiesen, dass die getroffenen Massnahmen ausreichend seien, um eine umfassende Sicherheit auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz zu gewährleisten. Allerdings hätte in der Folge der Unfall Grandes-Marnand durch die flächendeckende Einführung des Zugbeeinflussungssystems (ZUB) ebenfalls verhindert werden können.



Das Ressort wurde in zwei Arbeitsgruppen unterteilt und so wurde versucht, Fachgruppen zu bilden. Die Gruppen arbeiteten autonom und die Ergebnisse wurden an den gesamt Ressortsitzungen ausgetauscht und besprochen. Nach der Aufteilung in Arbeitsgruppen, wurde einiges an Arbeit auf sich genommen. Leider waren aber einige Themen nicht anwendbar, da sie nicht in unsere Strukturen passen und dies nicht die Aufgabe einer Kundenorganisation ist.

Die Arbeitsgruppe Infrastruktur erstellte unter der Leitung von Ernst Rota eine Schwachstellenliste im Normalspurnetz. Zum Teil floss sie in unsere Eingabe an das BAV ein, da aber eine Weiterbearbeitung durch dieses Amt als nicht opportun erachtet wurde, erfolgten diesbezüglich keine weiteren Aktivitäten durch unser Ressort.

Gerade dieser Umstand machte es schwieriger, unseren Aufgaben nachzukommen. Es zeigte sich auch auf, dass sich Pro Bahn Schweiz eher als Kunden- und nur in wesentlich geringerem Ausmass als Infrastrukturorganisation verstand. Durch diese Unsicherheit und Uneinigkeit über die Aufgaben des Ressorts machte sich langsam Frustration breit. Hier wurde vermehrt über die Aufgaben und Kommunikation diskutiert, und so

beschäftigten wir uns zunehmend mit internen Problemen. Die eigentliche Arbeit blieb hier grösstenteils auf der Strecke. (Vgl. auch Ausführungen auf Seite 3)

Zum Ende des Jahres wurde der Entscheid durch den Zentralvorstand gefällt, die Ressortarbeit einzustellen, da es innerhalb der Gruppe zu Spannungen kam, und einige Mitarbeiter ihre Arbeit niederlegten. Die Arbeitsweise von Pro Bahn Schweiz konnte nicht von allen Mitarbeitern getragen werden und so entstand eine verfahrenere Situation. Ob und wann die Ressortarbeit wieder aufgenommen wird, wird sich nach Feststellung des Bedarfs zeigen.

Jean-Pierre Baebi

Steinen, Januar 2014