

## **Jahresbericht 2014 - Ressort Fahrplan**

### **Ressort Fahrplan im 2014**

- 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 von der BLS und Federico Rossi wurde von Federico Rossi eine Analyse und Argumentation mit 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 (evt. 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 ist klar, dass das Angebotskonzept der SBB sich als „Konzept der Verlierer“ darstellt mit vielen Verlierer 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 mittels Bahn.

*ii) var. "San Gottardo"*

- IR Zürich - Göschenen – Bellinzona oder VAE verlängern nach Bellinzona.
- Bedienung der Stationen entlang der Südrampe mittels 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 fürs 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 Lemane
- Jura/Laufental
- Basel-Luzern
- Solothurn-Burgdorf-Emmental
- Zweisimmen-Spiez-Interlaken
- Luzern-Zug-Zürich
- Gotthard
- Seerücken (Anschlüsse Stein a. R., Kreuzlingen)
- St. Margarethen
- 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.

Bern, 2. Februar 2015

Leiter Ressort Fahrplan Bastian Bommer-Denss