



Pro Bahn
Schweiz

INTERESSENVERTRETUNG DER KUNDINNEN
UND KUNDEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Jahresbericht 2011



Foto: SBB

Aus dem Inhalt

Allgemeines	2
Tue Gutes und sprich darüber	2
Pro Bahn Schweiz in der Fläche	3
Angebot, Dienstleistungen, Güterverkehr	3
IG Stationshalter	4
Sprachrohr „InfoForum“ und die Presse	4
Noch bekannter werden	4
Mitgliederwesen	5
Das liebe Geld	5
Entschädigungszahlungen	5
Zentralvorstand	6
Problemstellungen und Lösungsansätze	7
Danke	8
... und zum Schluss noch dies	8
Anhänge	
Jahresbericht 2011 des Ressorts Dienstleistungen	9
Jahresbericht 2011 des Ressorts Fahrplan	10

Allgemeines

Wichtigstes Ereignis ist der Vorschlag zur Neuordnung der Finanzierung der künftigen Bahn-Grossprojekte. Mit der Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) wird die Regelung der Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte auf eine neue Basis gestellt. Pro Bahn Schweiz beteiligte sich mit einer Arbeitsgruppe an der Vernehmlassung und forderte, dass die gleichen Ziele wie bei der VCS Initiative für „mehr öffentlichen Verkehr“ erreicht werden. Ebenso müssten mehr Mittel für die einzelnen Tranchen eingesetzt und die Mehrwertsteuer erhöht werden.

Tue Gutes und sprich darüber

Die Reorganisation von Pro Bahn Schweiz ist anlässlich der Delegiertenversammlung 2011 einstimmig genehmigt worden. Sie hat sich bewährt, die Entscheidungswege sind kürzer geworden, ebenso ist es gelungen, das Ressort „Dienstleistungen“ wieder zu neuem Leben zu erwecken.

Dank unserem neuen Internetauftritt seit anfangs November können wir dem Titelslogan noch mehr nachleben, erfreulich, wie zwischenzeitlich die Meldungen aktuell geworden sind.

Anlässlich der ersten Präsidentenkonferenz am 27. August 2011 in Meiringen hat sich Pro Bahn Schweiz mit Grundsatzfragen befasst. „Quo vadis“ – oder „wohin soll der Weg führen“ war eines der Themen. Dass dabei Sinn und Zweck von Pro Bahn Schweiz hinterfragt worden sind, darf nicht negativ bewertet werden. Die intensiv geführte Diskussion hat aufgezeigt, dass es Organisationen wie Pro Bahn Schweiz nach wie vor braucht, wobei es davon abhängt, was sie konkret unternimmt. Hier dürfen wir festhalten, dass Pro Bahn Schweiz in vielen Belangen sehr aktiv ist. Das ist auch der Grund der Wertschätzung, die wir von überall her erfahren dürfen. Einem allfälligen Zusammenschluss mit andern Organisationen steht Pro Bahn Schweiz negativ gegenüber – viel mehr sollen je nach Situation die Möglichkeit einer befristeten Zusammenarbeit gesucht werden.

Pro Bahn Schweiz in der Fläche

Auch nach Aussen hat Pro Bahn insbesondere über die Sektionen Zeichen gesetzt. So hat eine Arbeitsgruppe der Sektion Nordwestschweiz in einem Arbeitspapier den Regionalverkehr in ihrer Region analysiert und Vorschläge formuliert. Die Vertretung der Sektion Espace Mittelland war im Fahrplanverfahren erfolgreich und konnte nicht weniger als sieben Verbesserungen realisieren helfen. Die Sektion Zürich hat es dank ihrer Eingabe fertig gebracht, dass ein Spätzug nicht einfach so gestrichen wurde. Die Sektion Zentralschweiz hat einen Vorschlag für eine verbesserte Kundenführung im Bahnhof Luzern den SBB unterbreitet, der es den Reisenden ermöglichen soll, ihre Anschlussbusse schneller zu finden. In der Ostschweiz konnte nach jahrelangen, auch politischen, Bemühungen erreicht werden, dass in Zukunft ihr Paradezug „Glerner Sprinter“ stündlich bis nach Linthal fährt. Schliesslich sind unsere Freunde im Tessin aktiv und wehren sich gegen die schlechte Qualität der Zugverbindungen Richtung Mailand. Für weitere Details sei auf die Jahresberichte der Sektionen verwiesen.

Angebot, Dienstleistungen und Güterverkehr

Die Mitglieder des Ressorts „Fahrplan“ sind zwar innerhalb des Gesamtressorts nur einmal im Berichtsjahr zusammengekommen, haben aber dank eines Online Systems gleichwohl den Kontakt untereinander gepflegt. Im Vordergrund steht bei diesen Arbeiten die Verfügbarkeit des Angebots zwischen verschiedenen Agglomerationen. Mit ausgeklügelten Berechnungsmodellen können die entsprechenden Bedürfnisse ermittelt werden. Mit der gleichen Methode wird ein Angebotsvorschlag für Reisen ins Tessin via Gotthard-Basistunnel vorbereitet.

Der Leiter des Ressorts Fahrplan, Bastian Bommer, war während der Berichtsperiode auslandsabwesend. Er wurde durch Jean-Pierre Baebi vertreten, der als Gast im Zentralvorstand Einsitz nahm.

„Nicht nachlassen gewinnt“ – unter dieses Motto darf der Neuanfang des Ressorts Dienstleistungen unter der Leitung von Andreas Theiler gestellt werden. Diese Gruppe ist wieder operativ und mit einer Umfrage zum Thema Busverklebungen wird sie sich demnächst auf der neu gestalteten Website von Pro Bahn Schweiz melden.

Gegenwärtig ruht zwar die Arbeit des Ressorts „Güterverkehr“. Diese Ruhe ist trügerisch, denn es darf damit gerechnet werden, dass es seine Aufgabe demnächst wieder aufnimmt. Erste Vorbereitungsarbeiten sind weit gediehen.



Was die Ressortarbeit betrifft, sei auf die Berichte der beiden Ressortleiter J. P. Baebi und Andreas Theiler im Anhang dieses Berichtes verwiesen.

IG Stationshalter

Diese Vereinigung ist die Nachfolgeorganisation von Pro Gare und wurde am 1. August 2011 gegründet. Zwischenzeitlich sind die von Pro Bahn Schweiz verwalteten Gelder der IG Stationshalter überwiesen und auch Kontakte zu den Verantwortlichen der neuen Vereinigung geknüpft worden, was dazu führte, dass verschiedene Stationshalter als Einzelmitglied Pro Bahn Schweiz beigetreten sind. Die Websites beider Organisationen sind miteinander verknüpft, und bei verschiedenen Gelegenheiten ist von Pro Bahn Schweiz auf die Wichtigkeit des Verkaufskanals über die Stationshalter hingewiesen worden. Pro Bahn Schweiz will mit der IG Stationshalter eine gute Zusammenarbeit pflegen. So soll und kann es möglich sein, dass Verlautbarungen dieser Vereinigung im InfoForum erscheinen.

Sprachrohr „InfoForum“ und die Presse

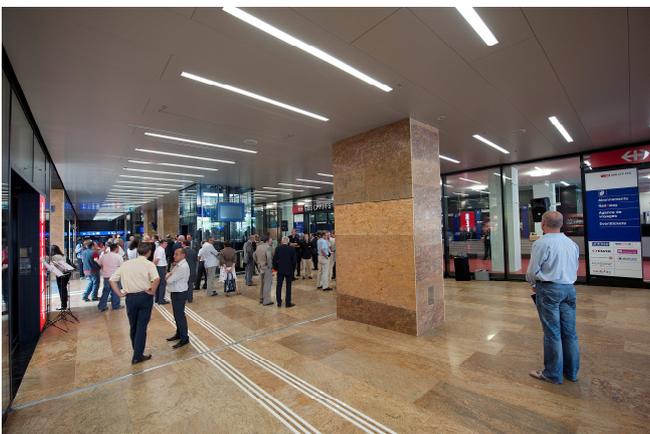
Mitte Juni ist unsere Zeitschrift als Doppelausgabe erschienen. Sie kommt sehr gefällig daher, wird gerne gelesen und erfüllt somit die Funktion als Bindeglied zwischen Mitgliedern und Zentralvorstand sowie den Sektionspräsidien aufs Beste. Kommt dazu, dass dank InfoForum unsere Aktivitäten einem weiteren Personenkreis bekannt gemacht werden, was unsere Organisation von andern abhebt. Erfreulich ist auch, dass alle Nummern mit verschiedenen Inseraten aufgelockert wurden, was das finanzielle Ergebnis beeinflusst. Der Übergang von der bisherigen zur neuen Druckerei und der Adressverwaltung hat sich reibungslos vollzogen.

Innerhalb des Zentralvorstands haben wir die Pressearbeit neu gestaltet. Sie wird vom Präsidenten wahrgenommen, der auch die Communiqués verschickt. Edwin Dutler wird als Herausgeber des InfoForums wirken, und Gerhard Lob sorgt für die Redaktion.

Die Präsenz in den Printmedien ist erfreulich hoch. Anfangs Dezember erschien in der „Neuen Zürcher Zeitung“ ein ausführlicher Artikel über Pro Bahn Schweiz. Ebenso sind unsere Verlautbarungen zumindest teilweise zitiert worden. Dass ein Vereinspräsident gleich mit einem Fernsehteam von SF DRS an einer Sitzung erscheint, ist nicht alltäglich, bei Pro Bahn Schweiz aber vorgekommen. Ebenfalls sind Vertreter von Pro Bahn Schweiz und der Sektionen Interviewpartner bei verschiedenen Radiostationen.

Noch bekannter werden

Thomas Lendenmann hat als Leiter Marketing eine Analyse zu weiteren Werbemaßnahmen erarbeitet. Dabei soll das Motto „langsam aber sicher“ gelten. Der neue Internet Auftritt von Pro Bahn ist ebenfalls diesem Ziel unterstellt – nicht zuletzt dank diesem Motto ist er sehr gut herausgekommen.



Eine Einladung zu einem Seminar oder der Besuch einer ausländischen Delegation stellen auch Herausforderungen dar, welche beispielweise dazu führten, dass innert kurzer Zeit Präsentationen erstellt wurden. Dank Besuchen aus Holland und Finnland und dank einem Vortrag in einer Vorlesung an der Universität St. Gallen sind solche Präsentationen in deutscher und englischer Sprache entstanden. Sie sind auch an alle Sektionspräsidien verteilt worden.

An verschiedenen Anlässen konnten Kontakte zu Politikern auf nationaler Ebene geknüpft oder aufgewärmt werden. Allerdings kocht die politische Arbeit gegenwärtig auf eher kleinem Feuer, weil dazu die notwendigen Werbemittel – insbesondere Prospekte oder Flyer – noch fehlen. An dieser Stelle sei aber an das obgenannte Motto „des lieber langsam aber sicher“ erinnert.

Mitgliederwesen

Silberstreif am Horizont. Die Mitgliederzahlen zeigen einen leicht ansteigenden Trend auf, wobei anzufügen ist, dass die Leute, welche ihren Mitgliederbeitrag nach zweimaliger Mahnung nicht bezahlt haben, aus unserer Mitgliederliste gestrichen werden.

Mitgliederkategorie	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011
Voll zahlende Mitglieder	966	975	978	1011
Partner	67	70	73	70
Schüler und Studenten	28	27	25	11
Vereine/Verbände	22	25	25	25
Gemeinden	11	14	14	13
Firmen (Gönner)	11	12	12	13
Fördermitglieder (total 216)	103	107	96	92*
Total	1'208	1'230	1223	1235

Das liebe Geld

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Ueberschuss von CHF 8'404.13, was per 31.12.2011 ein Vermögen von CHF 57'066.07 ergibt. An den Ausgaben von CHF 74'404.20 ist das InfoForum mit CHF 29'741.10 beteiligt. Dieser Wert macht rund 40% aus und mag hoch erscheinen, auf der andern Seite kann Pro Bahn Schweiz damit eine hohe Aussenwirkung erzielen. Das positive Resultat in der Jahresrechnung ist darauf zurückzuführen, dass das InfoForum nur dreimal erschien. Mit vier Ausgaben pro Jahr wäre wohl ein Defizit entstanden.

Für 2013 ist keine Mitgliederbeitragserhöhung vorgesehen, hingegen wird die Entwicklung der Ausgaben eng überwacht und je nach Situation wird der Zentralvorstand Massnahmen vorschlagen.



Die genauen Einzelheiten der Jahresrechnung sind aus der Bilanz und Erfolgrechnung 2011 ersichtlich.

Entschädigungszahlungen

An dieser Stelle soll eingehender über diese Frage informiert werden. Tatsächlich hat die Erfahrung der letzten fünf Jahre aufgezeigt, dass die von den Funktionären geleistete Arbeit für Pro Bahn Schweiz Ausmasse angenommen hat, welche nicht mehr als „ehrenamtlich“ bezeichnet werden können. Dies gilt insbesondere für das Sekretariat und das Präsidium. Bei einer Auslagerung dieser Aufgaben müsste mit jährlichen Kosten in der Grössenordnung von CHF 40'000.- gerechnet werden.

Der Zentralvorstand hat deshalb Entschädigungsansätze festgeschrieben. Sie vermögen zwar das Problem der Belastung als solches nicht lösen, können aber gleichwohl eine Motivation zur Übernahme eines Amtes vermitteln. Je nach Ausmass lässt sich ein kleinerer oder grösserer Wunsch erfüllen. Im weitem steht es jedem Empfänger frei, einen Teil oder die gesamte Entschädigung als freiwillige Spende an Pro Bahn Schweiz auszurichten.

Was die Sektionen angeht, so sind sie in der Gestaltung ihrer Aufgaben und der Entschädigungsregelung autonom. Eine Entschädigungsregelung im Rahmen ihres Budgets soll nicht verwehrt sein.

Zentralvorstand



An insgesamt elf Sitzungen sind die laufenden Probleme besprochen und Lösungen gesucht und erarbeitet worden. Das neue Gremium der Präsidentenkonferenz startete am 27. August mit seinen Beratungen in Meiringen. Als erstes befassten sich die Teilnehmer mit Grundsatzfragen wie: Braucht es Pro Bahn Schweiz überhaupt noch? Die Antwort war ein klares

„Ja“. Als zweites stellte die Präsidentin der Sektion Zentralschweiz das Kundenführungsprojekt im Bahnhof Luzern vor, das von der Konferenz unterstützt wurde, und als drittes besichtigte die Gruppe die Installationen der Reichenbachfallbahn.

Bei der Aufgabenzuteilung gab es eine weitere Änderung. Die Sektionsbetreuung gilt nicht mehr als Ressort. Die Aufgabe als solche ist aber wichtig, und sie wird von Andreas Theiler und dem Präsidenten wahrgenommen. Neu ist A. Theiler für das Ressort „Dienstleistungen“ zuständig.

Dieses Jahr sind keine Rücktritte zu verzeichnen. Auf die Delegiertenversammlung 2012 wird auch das Ressort „Infrastruktur/Güterverkehr“ seine Tätigkeit wieder aufnehmen. Als Leiter dieses Ressorts ist Jean-Pierre Baebi vorgesehen, der das Ressort „Fahrplan“ interimistisch geleitet hat. Für eine weitere Amtsdauer von zwei Jahren werden sich Heinz Villa, Andreas Theiler Hans Rothen und als Präsident Kurt Schreiber zur Verfügung stellen.

Der Zentralvorstand hat beschlossen, für die Teilnahme an allen Sitzungen von Pro Bahn Schweiz die Reisespesen (Basis Halbtax 2. Klasse) zu vergüten. Ebenso gehen

die Verpflegungskosten der Delegierten an der Delegiertenversammlung zu Lasten von Pro Bahn Schweiz.

„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.

Problemstellungen und Lösungsansätze

Insbesondere mit dem Fahrplanwechsel 2012 sind weitere Verbesserungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs realisiert worden, beispielsweise eine direkte Verbindung von Bern ins Greyerzerland. International ist Paris dank der Eröffnung der Linie Rhin – Rhône noch näher

Die per Fahrplanwechsel 2012 eingeführte Billetpflicht auch auf Fernverkehrszügen hat zu heftigen Diskussionen geführt. Pro Bahn Schweiz hat zu Beginn diese Massnahme kritisiert. In der Folge war aber doch erkennbar, dass es möglich ist, ohne Billet über Kurz- oder Mitteldistanzen im Fernverkehr zu reisen. „Der Kondukteur kommt ja eh nicht, und wenn er kommt, kaufe ich ein Billet und bezahle den Zuschlag von zehn Franken“. Diese Geisteshaltung entzieht den Eisenbahnen tatsächlich Einnahmen in Millionenhöhe. Deshalb ist es verständlich, wenn mit der Billetpflicht versucht wird, solchen Missbräuchen zu begegnen. Pro Bahn Schweiz will die Interessen der ehrlichen Kunden und Kundinnen vertreten, deshalb hat in dieser Beziehung ein Meinungswechsel stattgefunden und die Massnahme wird nicht mehr kritisiert.

Ebenfalls ab Fahrplanwechsel gilt – fast für die Hälfte der Schweiz – ein einheitlicher Nachtzuschlag für den Grossraum Zürich bis nach Luzern und bis an die Ostgrenze der Schweiz, wobei sogar noch Singen in Deutschland einbezogen wird.

Die Generalabonnemente seien zu billig – so eine oft gehörte Meinung. Mit einem Generalabonnement 2. Klasse haben Frau oder Herr Schweizer freie Fahrt auf dem gesamten schweizerischen Bahnnetz. Als Berufspendlerin oder –pendler kostet so eine Fahrt Zürich – Bern retour CHF 16.75. Ein normales Billet mit Halbtaxabonnement CHF 47.- oder CHF 94.- ohne diesen Fahrausweis. Dass auf diese Weise keine Kostendeckung für die Eisenbahn erreicht wird, ist einleuchtend. Pro Bahn Schweiz hat im InfoForum 1/2 auf diese Problematik hingewiesen und sich nicht negativ gegen Alternativlösungen geäussert, selbst wenn sie für „normale“ Generalabonnemente eine massive Preiserhöhung in der Grössenordnung von 20 % darstellten. Die Reaktionen waren selbstverständlich geteilt. Auf der andern Seite besteht hier aber Handlungsbedarf, und wenn Pro Bahn Schweiz festhält, dass auch der Passagier seinen Beitrag an die Kosten der Bahninfrastruktur zu leisten habe, müssen solche Lösungsvorschläge zumindest unvoreingenommen geprüft oder gar befürwortet werden, es sei denn, die Bereitschaft der Passagiere – und der Mitglieder von Pro Bahn Schweiz! – sei dafür nicht vorhanden. Dies würde höhere Bundesbeiträge zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs bedingen. Ob dazu das Parlament und am Schluss das Volk dafür zu haben ist, bleibt eine offene Frage.

Bei der Realisation der künftigen Bahn-Grossprojekte hat sich Pro Bahn Schweiz für eine rasche Realisierung des 4m-Güterkorridors auch auf der Gotthardroute ausgesprochen. Es macht wenig Sinn, einen 57km langen Tunnel zu bauen, welcher wegen der unzureichend ausgerüsteten Zufahrtsstrecken nur beschränkt befahrbar wäre.

Auf der Ost – Westachse soll der Slogan „Technik statt Beton“ gelten, was bedeutet, die Strecke Bern – Genève schnell zu sanieren, damit Fahrzeuge mit Wankkompensation eingesetzt werden können, die eine höhere Kurvengeschwindigkeit erzielen. Auf diese Weise lässt sich beispielsweise die Fahrzeit Bern – Lausanne auf unter eine Stunde senken.

Die Sicherheit in den Zügen soll verbessert werden. Die Bahnpolizei soll ihren Dienst bewaffnet ausführen. Dies entspricht zwar nicht den Vorstellungen, welche Pro Bahn Schweiz vor einem Jahr geäußert hat. Auf der andern Seite muss aber auch zur Kenntnis genommen werden, dass sich kriminelle Elemente je länger desto mehr aufrüsten. Deshalb soll das Personal in der Lage sein, effizient durchzugreifen, wenn dies notwendig ist.

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“.

... und zum Schluss noch dies

Kurz nach Jahresbeginn 2012 ist die Vorlage bezüglich Bahn-Infrastruktur-Finanzierung (FABI) zugeleitet worden. Sie stellt allerdings nur Tropfen auf heisse Steine dar, denn

- der vorgeschlagene Finanzierungsmodus erlaubt eine Realisation in der Gröszenordnung von 50 Jahren. Das ist zu lange.
- der erste Ausbauschritt wird zwar die dringlichsten Engpässe beseitigen, aber es gibt noch weitere, die ebenfalls einer dringenden Erledigung harren. In diesem Zusammenhang ist die VCS- Initiative „für den öffentlichen Verkehr“ eher geeignet, diese Zusatzmittel bereit zu stellen. Deshalb kann auch die Botschaft des Bundesrats gegenwärtig kaum als Alternative zur Initiative bezeichnet werden.

Auf der andern Seite werden die Transportunternehmungen höhere Entgelte für die Trassenbenutzung zu entrichten haben. Der grösste Teil wird auf die Bahnpassagiere zurückfallen – eine unerfreuliche Aussicht, deshalb wiederholt Pro Bahn Schweiz ihre Forderung nach Preiserhöhungen mit Augenmass.

Damit sind erste Weichen für den öffentlichen Verkehr der Zukunft gestellt worden. In einer Frage waren sich alle einig: Die 3,5 Milliarden Franken bis 2025 werden nicht ausreichend sein. Ebenso sind sich die meisten einig, dass der Bund dafür nicht mehr Geld zur Verfügung stellen kann, es sei denn, man erschliesse neue Finanzquellen – und gerade da hört die Einigkeit sofort auf, denn dies bedeutet nichts anderes als eine höhere Steuerbelastung. Es ist zu wünschen, dass dabei der Blick aufs Ganze nicht verloren geht, denn nur so fährt der öffentliche Verkehr in eine gesicherte Zukunft.

Pro Bahn Schweiz wird sich dafür einsetzen.

Kurt Schreiber, Präsident a.i.

Au ZH, anfangs Februar 2012

Der vorliegende Jahresbericht samt Anhängen wurde am 15. Februar 2012 vom Zentralvorstand genehmigt

Photohinweise: Seite 3, 4, 10 SBB
Seite 5 SGV
Seite 9 PostAuto AG

Anhang Jahresbericht 2011

Ressort Dienstleistungen

Nach der Neuorganisation im ZV übernahm ich die Leitung des Ressorts offiziell am 1. Juni. Es galt, in irgendeiner Form wieder bei Null anzufangen, da durch die vielen Veränderungen in den letzten acht, neun Monaten das Ressort zu einem kompletten Stillstand gekommen war.

Als Erstes kontaktierte ich einige ehemalige Mitglieder des Ressorts; im Prinzip waren alle bereit, mit mir einen Neuanfang zu machen. Die erste Sitzung fand am 14. September im Bahnhofbuffet Olten statt. Vom Aufmarsch her war es eine Enttäuschung, nur gerade Willi Pfeiffer und ich – aber vom Gespräch her war ein gesunder Optimismus zu



spüren, der zum Weitermachen einlud.

Unsere erste Sitzung in vollständiger Formation am 25. November (mit Hugo Steinemann und Andreas Bamert als weiteren ehemaligen Mitgliedern des Ressorts) widmete sich zuerst den grundsätzlichen Fragen. Wir konnten die Bedingungen so gestalten, dass alle zur Weiterarbeit bereit waren.

Unser erstes Thema sollte die Vollverklebung vor allem von Bussen sein. Aus der Befürchtung heraus, dass in einer Art Salamtaktik nach den Trams dann auch noch die Züge so verklebt werden, da Werbegelder einen unheimlichen Sog zu immer mehr haben, empfanden wir dies als eine gute Aufgabe, unsere Zusammenarbeit zu testen.

Am 10. Dezember trafen wir uns zum letzten Mal in diesem Jahr. Hugo Steinemann hatte ein wertvolles vierseitiges Arbeitspapier vorbereitet, das uns die Arbeit ungemein erleichterte. Wir möchten im 2012 das Projekt mit einer Umfrage auf unserer neu gestalteten Website starten, unter dem Motto „Wollen Sie so chauffiert werden?“. Das bedingt gleich zu Anfang eine intensive Zusammenarbeit mit dem Betreuer der Website, Hans Rothen, sowie dem Leiter des Ressorts Marketing, Thomas Lendenmann.

Auch wenn ich in diesem Jahresbericht noch keine konkreten Resultate aufführen kann, so bin ich doch sehr erfreut über die bereits gut laufende Zusammenarbeit im Ressort und die Fokussierung auf realistische Ziele, so lange wir noch im Aufbaustadium sind. Ein wichtiges Thema für mich ist die personelle Erweiterung, so dass wir mehr Meinungen bereits bei unseren internen Sitzungen zu hören bekommen.

Ich danke meinen drei Mitstreitern herzlich für ihren Pioniergeist und das engagierte Mitmachen und freue mich aufs 2012 – man wird noch von uns hören.

Andreas Theiler

15. Januar 2012

Ressort Fahrplan

- 1 Ressortsitzung (Gesamtressort)
- 1 Besuch bei den SBB (Division Fernverkehr)
- 5 Untergruppensitzungen (Gotthard-Basis-Tunnel)
- Teilnahme der Planungskonferenz und Präsidentenkonferenz
- Teilnahme der Mitgliederversammlung der Sektion Zentralschweiz

Ziele

Das Ziel der neuen Ausrichtung des Ressorts, weg vom Fahrplanverfahren hin zur Angebotsplanung aus Kundensicht, wurde erfolgreich umgesetzt und weiter geführt. Ziel dabei war es, nicht wie bis anhin mittels Fahrplanverfahren oder Netzgrafiken am bisherigen System im Minutenbereich zu arbeiten oder neue Züge, Halte usw. zu fordern, sondern 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.

Gotthard-Basis-Tunnel (GBT)

Weiter wird das Angebot für den Gotthard-Basis-Tunnel mittels Methode „Verfügbarkeiten“ auf der Basis der Wahrnehmung der Kunden erarbeitet. Das Angebot wird mittels des oben erwähnten Kommunikationskonzepts kommuniziert.

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

Onlinemitarbeit

Zudem wurde neu die Onlinemitarbeit (KAUA - Kommentieren und Absegnen von Untergruppen-Arbeiten) eingeführt. Ziel war es, Doppelspurigkeiten mit den Sektionen zu verhindern, weniger Ressort-Sitzungen abzuhalten und zur breiteren Beteiligung an der Ressortarbeit zu ermuntern.



Einigen Mitarbeitern war dies nicht geheuer, und sie konnten sich mit dieser neuen Art Benutzung des Internetforums hält sich in Grenzen. Zurzeit ist seine Plattform nicht mehr verfügbar. Der Grund dafür ist eine Störung des Servers.

Geprüft wird auch, in Zukunft wieder vermehrt Ressortsitzungen des gesamten Ressort

abzuhalten. Der persönliche Kontakt ist trotz des Internets immer noch eine wichtige Form und kann nicht vollständig ausgeschaltet werden. Aus diesem Grund wurde eine Kommunikationsstrategie zur konzeptionellen Planung innerhalb des Ressorts Fahrplan angedacht und wird in Zukunft weiter bearbeitet.

Besuch

Der Besuch von Pro Bahn Schweiz bei den SBB, Division Fernverkehr mit dem neuen Leiter Personenverkehr, Herrn Edgar Schenk, fand zum ersten Mal am 29. November 2011 statt. Dieser Einladung sind die Sektionen Espace Mittelland, Nordwestschweiz, Ostschweiz, Zürich und Tessin mit je einer Person gefolgt. Der Zentralvorstand war ebenfalls mit einer Delegation in den Personen von Edwin Dutler und Jean-Pierre Baebi vertreten. Es fand ein reger Austausch zu Themen wie Änderungen im Fahrplan 2012 und 2013, Gotthardachse von 2012 bis 2020, der Durchmesserlinie in Zürich und Speisewagen statt. In Zukunft werden diese Treffen fortgesetzt, das nächste ist im Jahr 2012 geplant.

Leitung

Der gewählte Ressortleiter Bastian Bommer befindet sich seit Juli 2011 auf grosser Reise. Aus diesem Grund wird das Ressort interimistisch bis zu seiner Rückkehr von mir geleitet. Die Leitung beinhaltet seit der letzten Delegiertenversammlung auch die Einsitzname im Zentralvorstand und die Mitarbeit in diesem Gremium.

Jean-Pierre Baebi, Ressortleiter ad interim

Dielsdorf, 15. Januar 2012