

Jahresbericht 2015



Foto: SBB

Aus dem Inhalt

Schwerpunkte 2015	Allgemein	Seite 2
	Fünfer + Weggli	
	Preise	
	Sicherheit	Seite 3
Pro Bahn Schweiz – intern	Gotthard	
	Ressorts	Seite 4
	Sektionen	
	Anlässe	Seite 5
	IG Stationshalter	Seite 6
	Sprachrohr InfoForum und die Medien	
	Mitglieder	
	Das liebe Geld	Seite 7
Zentralvorstand		
Ausblick	Seite 8	
Anhänge		
Jahresbericht 2015 des Ressorts Fahrplan		Seite 9
Jahresbericht 2015 des Ressorts Dienstleistungen		Seite 11

Schwerpunkte 2015

Allgemein

Die Vollendung der Durchmesserlinie in Zürich ist eines der wichtigsten Ereignisse des Berichtsjahres. Neu bedienen auch Fernverkehrszüge diesen Bahnhof. Gerade die Ausfahrt Richtung Bern bietet spektakuläre Erlebnisse, sitzt man rückwärts und in Fahrtrichtung Bern rechts, lässt sich für kurze Zeit ein Ausblick auf die Glarner Alpen erhaschen. Damit hat sich der Bahnhof «Löwenstrasse» zum vollwertigen Knotenpunkt entwickelt; alle Abfahrtsperrens innerhalb des Zürcher Hauptbahnhofs sind nun in zumutbarer Gehdistanz angelegt. Mit dem Bahnhof «Sihlpost» war dies nicht der Fall.

Grosse Bauprojekte wie Léman 2030 werfen ihre Schatten voraus. Auch wenn dies Einschränkungen bedeuten wird, bleibt das Angebot als solches bestehen oder ist gleichwohl ausgebaut worden. Dies gilt insbesondere für die Jura-Südfusslinie Zürich oder Basel – Biel – Neuenburg – Yverdon – Lausanne und Genf. Neu ist dort ab Zürich ein integraler Halbstundentakt eingerichtet worden. Reisende von und nach Basel müssen zwar in Biel jedes Mal umsteigen – immerhin am gleichen Perron. Trotzdem ist das gegenüber dem früheren Angebot eine Verschlechterung, die aber ab Biel durch einen reinen Halbstundentakt der Fernverkehrszüge nach Neuenburg – Yverdon aufgewertet wird.

«Fünfer und Weggli»

Bei jeder Angebotsänderung ist es immer das Gleiche: Für eine Mehrheit werden die Verbindungen verbessert, bei einer Minderheit verschlechtert, was entsprechende Proteste nach sich zieht. Je nach Situation beschäftigen sich dann auch Funktionäre von Pro Bahn Schweiz mit der Beantwortung allfälliger Beschwerden – keine leichte Aufgabe. Die Neuerung muss als solches begründet und sofortige Abhilfe kann nicht versprochen werden. Umso positiver sind dann allfällige Antworten zu werten, woraus entnommen werden kann, dass unsere Reaktion geschätzt werden, auch wenn das Anliegen als solches nicht erfüllt werden konnte. Solche Rückmeldungen sind für die betroffenen Kollegen wahre «Aufsteller».

Preise

Gleich zu Beginn von 2015 wurde der Mindestkurs für den Euro von der Schweizerischen Nationalbank aufgehoben, was die Preise für Autos massiv verbilligt hat. Trotzdem hat der Bund unmissverständlich klargemacht, dass weitere Preisanpassungen bei den Billetten zu erfolgen haben. Diesen Amtsstellen und damit der Mehrheit des Parlaments ist immer noch nicht klar, dass Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrsmittels erstens die Strasse entlasten, zweitens dafür bis doppelt so lange unterwegs sind und erst noch einen Beitrag zu einem geringeren Schadstoffausstoss leisten. Dieses Verhalten sollte belohnt und nicht bestraft werden, wie dies mit den regelmässigen Tariferhöhungen immer wieder geschieht. Wenn beispielsweise eine Bahnreise von St. Gallen nach Davos und zurück ohne Halbtaxabonnement CHF 100.-- kostet, ist die Entscheidung schnell getroffen. Dies insbesondere dann, wenn das Auto in der Garage steht, was bei der grossen Mehrzahl der Bevölkerung der Fall ist.

Für den öffentlichen Verkehr in der Schweiz hat am 1. August mit dem SwissPass eine neue Ära begonnen. Diese «Alleskönnerkarte» soll es ermöglichen, neben dem Einkauf von Bahnbilletten auch andere Dienstleistungen – zum Beispiel Skilifte, Mobility Mietautos oder Parkhäuser – beanspruchen zu können. Dies alles mit einer einzigen Karte. Pro Bahn Schweiz ist der Ansicht, dass es beim elektronischen Billettbezug vorwärtsgehen soll, existieren doch in Holland

bereits ähnliche Anwendungen und wird schon seit einigen Jahren davon gesprochen. Der neue Datenträger soll also seine Startchance haben. Bei der Einführung waren aber Kinderkrankheiten zu verzeichnen. Pro Bahn Schweiz hat schon im Vorfeld interveniert und verlangt, dass die Kunden vor Ablauf über den bevorstehenden Verfall orientiert werden. Ein weiterer Schwachpunkt war der Verfall der Partnerkarten. Ursprünglich war vorgesehen, dass bei Partnerkarten mit unterschiedlichem Ablaufdaten beide Karten beim ersten Ablauf auf einmal zu erneuern wären. In beiden Fällen war die Intervention von Pro Bahn Schweiz erfolgreich: Die Kundinnen und Kunden werden vor Ablauf über die Kündigungsmöglichkeit orientiert und Paarkarten können bezogen werden, wenn sie effektiv verfallen. Pro Bahn Schweiz bleibt aber dran und wird die weitere Entwicklung kritisch verfolgen.

Eine alte Pendeuz bei Pro Bahn Schweiz stellt die Ungleichbehandlung elektronischer und normaler Billette dar. Im Rahmen eines Gesprächs mit dem Bundesamt für Verkehr sind wir auf die Beschwerdemöglichkeit hingewiesen worden. Nach einer erneuten Intervention bei den SBB, die wiederum negativ beantwortet wurde, reichten wir beim Bundesamt für Verkehr eine Beschwerde ein. Die Antwort ist leider negativ ausgefallen.

Ein ähnliches Thema sind die zehn-Franken-Gutscheine, welche Kundinnen und Kunden aufgrund der Intervention des Preisüberwachers zugesprochen erhielten. Ungefähr 150'000 Personen haben diese Gutscheine nicht erhalten, weil sie angekreuzt hatten, dass sie keine Werbung wünschen. Auch hier hat eine Intervention von Pro Bahn Schweiz bewirkt, dass diese Leute ebenfalls mit diesem Gutschein bedient worden sind.

Sicherheit

Im Februar 2016 war eine Kollision in Rafz zu verzeichnen. Der betroffene Bahnhof wurde kürzlich modernisiert und die Strecke mit den neuesten Sicherheitsvorrichtungen versehen, allerdings nur für die Durchfahrtsgeleise. Bei der Ausfahrt aus dem Nebengeleise war keine Sicherheitseinrichtung eingebaut. Die Folge war eine Kollision mit fünf Verletzten und einem Sachschaden, der die Millionengrenze überschritten hat. Der Einbau einer Sicherheitseinrichtung bei diesem Gleis hätte Mehrkosten in der Grössenordnung von ca. 40'000 Franken ausgelöst und der Unfall mit all seinen Konsequenzen hätte sich vermeiden lassen. Später war ein ähnlicher Unfall in Erstfeld zu verzeichnen. Ein Güterzug fuhr aus der Abstellgruppe in einen durchfahrenden Güterzug. Es blieb «glücklicherweise» bei Sachschaden. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn es sich um einen Nachtschnellzug gehandelt hätte.

Gotthard

Die Gotthard-Strecke war einst Paradenstrecke im SBB-Netz, dies mit Betonung auf die Vergangenheit. Heute treffen fast täglich Züge verspätet ein oder fallen aus, der Anschluss in Arth Goldau kann in vielen Fällen nicht eingehalten werden. Die ungeliebten Triebzüge der Serie 470 sind zwar verschwunden, ihre Nachfolger der Serie 610 sind aber ebenso pannen anfällig. Nach etwa sechs Betriebsjahren sollen die damals abgelieferten Züge schon wieder saniert und modernisiert werden, was Dutzende von Millionen Franken kosten und zur weiteren Verschuldung der SBB beitragen wird.

Die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels rückt näher und wird Verbesserungen bringen. Dies sollte aber nicht nur für die Geschwindigkeit, sondern auch für die Zuverlässigkeit gelten.

Die Gotthard-Bergstrecke wird nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels bestehen bleiben. Als Umleitungsstrecke bei Sanierungsarbeiten im Basistunnel oder bei grossem Güterverkehrs-

aufkommen wird sie weiterhin ihre Berechtigung haben. Hingegen kann das vorgesehene Angebot beim Personenverkehr nicht anders als lieblos bezeichnet werden. Es besteht darin, dass eine Tessiner-S-Bahn-Linie nach Erstfeld verlängert wird, also mit Vororttriebzügen, einer einzigen Toilette und ohne Zugsbegleitung. In Erstfeld muss der Zug gewechselt werden, was für Reisende aus der Agglomeration Zürich, Basel oder Luzern mehrmaliges Umsteigen bedeutet. Wohl sollen einzelne Züge bei Andrang bis Göschenen verlängert werden, was aber die Schwächen dieses Konzepts nicht eliminiert. Die Sektion Zentralschweiz hat in diesem Zusammenhang bei Bundesrätin Doris Leuthard interveniert. Die Antwort ist unverbindlich ausgefallen.

Die dritte «Baustelle» am Gotthard betrifft die Volksabstimmung vom 28. Februar 2016, wo über die «Sanierung» des Gotthard-Strassentunnels abgestimmt wird. Dagegen wehrt sich Pro Bahn Schweiz, denn damit wird die Verlagerung des Lastwagenverkehrs auf die Schiene hintertrieben. Aus diesen Gründen ist Pro Bahn Schweiz Mitglied des Vereins «Nein zur zweiten Gotthardröhre» und wird einen Beitrag in der Grössenordnung von CHF 6'000.- an die Kampagnenkosten leisten. Eine weitere Möglichkeit würde darin bestehen, den Lötschberg-Basistunnel rasch auszubauen, damit noch mehr Schienenkapazität zur Verfügung steht. Pro Bahn Schweiz hat im Herbst 2012 darauf hingewiesen. Die entsprechende Pressemitteilung hat leider keinen Widerhall gefunden.

Pro Bahn Schweiz – intern

Ressorts

Sowohl das Ressort Angebot/Fahrplan als auch das Ressort Dienstleistungen sind sehr aktiv. Die Tätigkeiten sind in den Jahresberichten der Ressortleiter festgehalten, die integrierenden Bestandteil dieses Jahresberichts bilden.

Beim Ressort „Dienstleistungen“ bahnt sich ein Wechsel in der Leitung an. Andreas Theiler wird das Ressort auf die Delegiertenversammlung 2016 abgeben. Während seiner Amtszeit hatte er mit verschiedensten Impulsen dafür gesorgt, dass diese Aktivitäten auch bei den Transportunternehmungen berücksichtigt werden. An dieser Gelegenheit erinnere ich an die Umfragen zu verschiedenen Themen, welche einen grossen Widerhall gefunden und je nach Situation auch zu Verbesserungen geführt haben. Auch hat sich diese Gruppe verjüngt und der Frauenanteil ist erfreulicherweise markant angestiegen. An dieser Stelle möchte ich Andreas Theiler herzlich für die geleisteten Dienste zu Gunsten von Pro Bahn Schweiz danken – er hat nicht nur dieses Ressort betreut, er sorgte auch für einen guten Draht zwischen Sektionen und Zentralvorstand und ebenso war er geschätzter Autor verschiedener Beiträge im InfoForum. Wir sind froh, dass wir in dieser Beziehung weiterhin auf seine Dienste zählen dürfen.

Sektionen

Das Präsidium der Sektion Tessin ist seit einiger Zeit verwaist, gleichwohl sind aber die Mitglieder aktiv. Um die Verbindung zu dieser Sektion aufrecht zu erhalten, hat sich Melitta Jalkanen erklärt, als Verbindungsfrau zwischen Sektion und Zentralvorstand zu wirken, was sich bewährt hat. Dafür sei ihr an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen. Auf mittlere Frist sollte das Präsidium besetzt werden können. Dass ASTUTI aktiv ist, zeigt der dortige Mitgliederzuwachs auf.

Innerhalb der Sektion Ostschweiz hat sich eine Arbeitsgruppe mit dem Angebot in der March, am Walensee und im Glarnerland befasst. Anlässlich der Delegiertenversammlung 2015 wurde die Realisation der Schnellverbindung St. Gallen – Konstanz gefordert. Zwischenzeitlich ist sie dank parlamentarischer Unterstützung Tatsache geworden.

Auch die Sektion Nordwestschweiz hat zu den verschiedensten Vorhaben Stellung bezogen, so wird beispielsweise die Umspurung der Waldenburgerbahn begrüsst. «Des einen Freud' – des andern Leid» kann dazu angefügt werden. Dank diesem Vorhaben wird diese Bahn weiterhin und erst recht eine attraktive Pendlerbahn sein, dafür aber werden die Nostalgiezüge mit Dampf entfallen.

Eine Delegation der Sektion Bern Espace Mittelland hat die Mitsprachemöglichkeit bei der Gestaltung der neuen Triebzüge der BLS genutzt. Daneben hat diese Sektion zu vielen Anliegen Stellung bezogen und einen Weg aus dem Dilemma der Überlastung der Berner Tramlinien aufgezeigt.

Die Gotthard-Bergstrecke war eines der wichtigsten Themen der Sektion Zentralschweiz. Mit einer Eingabe an Bundesrätin Doris Leuthard – dies in Zusammenarbeit mit dem Zentralpräsidenten - wurde auf das ungenügende Angebot verwiesen. Daneben wurde der Umbau des Bahnhofs Luzern kritisch, aber positiv begleitet, wobei verschiedene Verbesserungen erreicht werden konnten.

Bei der Sektion Zürich standen grosse und wichtige Ausbauschritte an, zum einen der Fahrplanwechsel im Dezember und zum andern durfte das Jubiläum «25 Jahre ZVV» gefeiert werden. Für weitere Einzelheiten verweise ich auf die Jahresberichte der Sektionen.

Schliesslich sei noch an die Anstrengungen zur Gewinnung von neuen Mitgliedern in der Romandie hingewiesen. Dank der ausgezeichneten Zusammenarbeit zwischen Prof. D. Mange und dem Präsidenten von Pro Bahn Schweiz konnten die Mitglieder von CITRAP Waadt zweimal mit unserer Zeitschrift bedient werden, was dort hoffentlich den Bekanntheitsgrad unserer Vereinigung anheben wird.

Anlässe

2015 fand nur eine Präsidentenkonferenz statt. Bei der Zusammenkunft bei den VBZ in Zürich im Herbst 2014 stellte es sich heraus, dass das Interesse – trotz attraktivem Nebenprogramm – nicht allzu gross war. Aus diesem Grund wurde beschlossen, 2015 nur einmal mit diesem Gremium zu tagen. Im Herbst 2015 trafen sich die Sektionspräsidentinnen und -präsidentinnen in Solothurn, wo der Ressortleiter «Angebot und Fahrplan», Bastian Bommer über die mittelfristigen Vorhaben der SBB informierte. So werden wegen der Bauarbeiten in der Westschweiz verschiedene Verbindungen selbst mit Umsteigen wegfallen, beispielsweise Basel – Delsberg – Biel - Lausanne. Ebenso sollen weniger Züge über Zürich hinaus fahren, was zu mehr Umsteigen zwingt und die Perronanlagen noch mehr verstopft. Daneben fand auch ein Gedankenaustausch unter den Sektionspräsidien statt.

„Wasser ist zum Waschen da“ – mit dem Text dieses Liedchens begrüsst Präsident Kurt Schreiber die rund 40 Delegierten, welche nach Basel an den Sitz des Port of Switzerland (Basler Rheinhäfen) gereist sind. Tatsächlich ist das Wasser nicht nur für die körperliche Hygiene, sondern auch als Verkehrsträger sehr wichtig. Zwischen den statutarischen Traktanden erläuterte CEO Hans Peter Hadorn vom Port of Switzerland die Geschichte, Aufgaben und Zukunfts-

aussichten der Basler Rheinhäfen. Am Nachmittag ermöglichte noch ein Blick aus der Vogelschau vom 45 m hohen Bernoulli-Turm einen Überblick über die ausgedehnten Hafenanlagen.

IG Stationshalter

Der Präsident nahm an der Generalversammlung der Stationshalter in Nottwil teil und musste erfahren, dass es für sie immer schwieriger wird, ihre Aufgabe zu erfüllen, dies nicht zuletzt deshalb, weil die SBB an diesem Verkaufskanal nicht sehr interessiert sind. Die Stationshalter werden geduldet, aber von Förderung dieses Verkaufskanals kann nicht gesprochen werden. Dabei sind es gerade die Stationshalter, die mithelfen, der SBB ein Gesicht zu geben. Gerade aus diesem Grund wird diese Organisation von Pro Bahn Schweiz im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin unterstützt.

Sprachrohr „InfoForum“ und die Medien

Unsere Zeitschrift „InfoForum“ wird von der Leserschaft geschätzt. Dies zeigen die erhaltenen Reaktionen immer wieder auf. Allerdings bewegt sich der redaktionelle Aufwand auf hohem Niveau – umso erfreulicher die Genugtuung, wenn eine neue Ausgabe erscheint.

Das Volumen der Inserate hat sich in diesem Jahr erfreulich entwickelt und zum guten finanziellen Ergebnis beigetragen, was dank guter Beziehungen verschiedener Zentralvorstandsmitglieder zu den Transportunternehmungen möglich war. Pro Bahn Schweiz schätzt die damit gewährte indirekte finanzielle Unterstützung durch die betroffenen Inserenten. Dafür sei an dieser Stelle bestens gedankt.

Mit über vierzig Medienmitteilungen hat sich Pro Bahn Schweiz an die Redaktionen der schweizerischen Medien gewandt. Dieses Vorgehen trägt dazu bei, dass wir von den Medien als Kundenorganisation wahrgenommen werden, was auch zu verschiedenen Interviewanfragen führt.

Wohl ist diese Arbeit zeitaufwändig, sie wird aber gerne geleistet, kann doch damit unseren Bekanntheitsgrad aufrechterhalten oder gar gesteigert werden. Neu ist Pro Bahn Schweiz auch auf Facebook, dies dank der Mitarbeit von Michael Strasser und Yves Matscher, wofür ich an dieser Stelle bestens danke.



Foto: PostAuto AG

Mitglieder

29 Mitglieder haben unseren Verein verlassen. Acht haben den Jahresbeitrag nicht bezahlt, fünf sind leider verstorben, zehn geben das Alter als Begründung an, zwei sind krank, sechs sind

unzufrieden und siebzehn haben keine Angaben geliefert. Die Gründe dafür sind vielfältig und die Frage ist berechtigt, ob mit einem aggressiveren Verhalten gegenüber den Transportunternehmungen diese Entwicklung gedreht werden könnte. Trotzdem – die Antwort lautet «nein», denn es bringt wenig bis gar nichts, bei Transportunternehmungen Verärgerungen zu provozieren, welche in der Folge mühsam wieder ausgeräumt werden müssen. Lieber in kleinen Schritten vorwärts als in einem Grossen daneben. So soll die Deviselauten.

Mitgliederkategorie	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015
Einzelmitglieder	998	1004	1006	990	966
Partner	70	72	74	70	69
Studenten / Lehrlinge	13	11	13	8	6
Vereine / Verbände	25	25	25	24	23
Gemeinden	13	13	14	14	14
Firmen (Gönner)	13	13	14	14	14
Fördermitglieder	92	97	89	88	84
Total	1'224	1'235	1235	1208	1176

Die Mutationen im Einzelnen:

Bern Espace Mittelland	+ 6 / - 9
Nordwestschweiz	+ 1 / - 3
Ostschweiz	+ 1 / - 12
Zentralschweiz	+ 8 / - 8
Ticino	+ 2 / - 0
Zürich	+ 8 / - 23

Das liebe Geld

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Gewinn von CHF 1'249.25, was per 31.12.2015 ein Vermögen von CHF 32'295.28 ergibt, wobei Rückstellungen für Kampagnen getätigt werden konnten. Trotz dieser positiven Zahlen wird auch das Budget 2016 mit einem Defizit abgeschlossen – insbesondere ist es schwierig, die künftigen Einnahmen neben den Mitgliederbeiträgen vorzusehen. Auch für die Zukunft gilt: Der Zentralvorstand wird das Ausgabenwachstum eng überwachen. Ziel soll sein, das bestehende Vermögen zu halten.

Zentralvorstand

An sieben Sitzungen sind die laufenden Probleme besprochen und Lösungen gesucht und erarbeitet worden. Die Gespräche fanden in einer konstruktiven und freundschaftlichen Atmosphäre statt, was das Arbeiten leichter macht. Dafür möchte ich an dieser Stelle meinen Zentralvorstandskollegen herzlich danken. Während des Berichtsjahres fanden verschiedene Besprechungen mit Verantwortlichen verschiedener Transportunternehmungen statt, was von uns sehr geschätzt wird. Wir wurden offen über anstehende Probleme informiert, unsere Gesprächspartnerinnen oder -partner mussten dabei aber auch zur Kenntnis nehmen, dass die entsprechenden Vorschläge von Pro Bahn Schweiz sehr kritisch gewürdigt werden. Ebenso waren Vertreter des Zentralvorstands an Sessionsanlässen des Nationalrats oder weiteren Veranstaltungen eingeladen, wo Netzwerkpflege betrieben werden konnte. An dieser Stelle sei den einla-

denden Organisationen, LITRA Informationsdienst und Verband öffentlicher Verkehr (VöV) dafür der beste Dank ausgesprochen.

Ausblick

Dem öffentlichen Verkehr bläst Gegenwind ins Gesicht. Gegenwind erfrische, sagt ein irisches Sprichwort. Auf der anderen Seite geht bei den Forderungen aus Bundesbern nach immer höheren Fahrpreisen vergessen, dass eine Reise heute schon sehr teuer ist. Kommt dazu, dass eine Reise mit Tram, Bahn und Bus in aller Regel doppelt so lange dauert als mit dem eigenen Wagen. Ein umweltfreundliches Verhalten wird also bestraft. Wenn dann auf Fernverkehrsstrecken noch TURBO-Triebzüge mit Achterabteilen in der ersten und Zehnerabteilen in der zweiten Klasse und einer einzigen Toilette eingesetzt werden, widerspricht dieses Vorgehen dem bekannten Slogan des «unterwegs zu Hause», der von den SBB immer wieder verbreitet wird.

Auf der anderen Seite müssen sich die Kundinnen und Kunden auch selbst an der Nase nehmen: Wenn sie bei einer Umfrage finden, der Vorortstriebzug-Komfort mit Achterabteilen in der 1. Klasse auf Fernstrecken (Beispiel Zürich-Flughafen – Basel) sei ausreichend, muss man sich nicht wundern, wenn Bestrebungen von Pro Bahn Schweiz nach mehr Komfort von eben diesen Kunden hintertrieben werden. «Selber Schuld», kann man dann nur noch schreiben.



Foto: Zürcher Schifffahrtsgesellschaft ZSG

Leider hält der Gesichtverlust bei der Eisenbahn weiterhin an: Aus Effizienzgründen werden Schalter geschlossen, die Zugsbegleitung eingeschränkt und für SBB- Haltestellen werden Wartehäuschen hingestellt, die an die ehemaligen Telefonkabinen erinnern.

Trotzdem - der öffentliche Verkehr in der Schweiz funktioniert gut und zum Abschluss meiner Amtszeit verwende ich einmal mehr die Aussage, dass auf hohem Niveau gejammert wird. Gerade die erwähnten Beispiele zeigen aber auf, dass nach wie vor Handlungsbedarf besteht und dass es nach wie vor notwendig ist, Gutes noch besser zu machen. Diese Devise gilt also auch für die Zukunft. Dazu wünsche ich viel Erfolg.

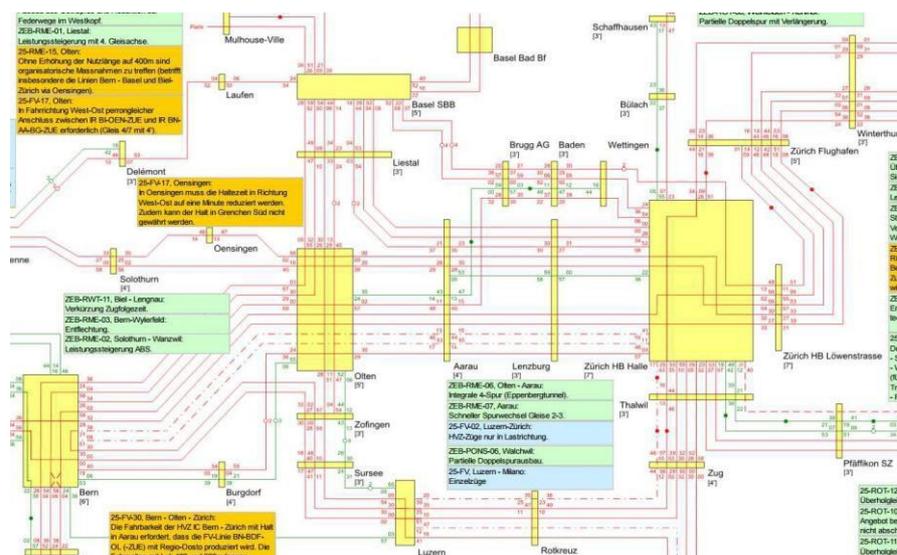
Kurt Schreiber, Präsident

Au ZH, Januar 2016

Jahresbericht 2015 – Ressort Fahrplan

Fahrplanverfahren 2015

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



Besuch bei den SBB am 29. April 2015

Vier Vertreter der SBB (Angebotsplanung, Ausbauschritte 2021-25, West-Ost und Nord-Süd) informierten uns ausführlich über den Stand der Angebotsplanungen bis 2020 und Langfristplanung ab 2021 unter Leitung des Bundesamtes für Verkehr (BAV).

Präsidentenkonferenz vom 26. September 2015

Als Arbeitsgrundlage wurde ein Dossier zusammengestellt zur Thematik Zielkonzept 2025. Das Dossier beinhaltet das Referenzkonzept 2025 mit allen Netzgrafiken (FV und RV).

Zusätzlich wurde eine Konfliktkarte erstellt, in welcher die Verschlechterungen ersichtlich sind. An der Präsidentenkonferenz wurden die einzelnen Arbeitspakete an das Ressort Fahrplan, die Sektionen oder den Zentralvorstand verteilt. Es handelt sich dabei um folgende Arbeitspakete:

- Arc Lemman, Wallis -> Ressort Fahrplan (Beobachten)
- Jura/Laufental/Jurasüdfuss -> Ressort Fahrplan mit Sektion NWS und EBM (Angebotskonzept)
- Basel-Luzern -> Sektion NWS und ZS (Alternativen, evt. Flügeln)
- Solothurn-Burgdorf-Emmental -> Sektion EBM (Beobachten)
- Zweisimmen-Spiez-Interlaken -> Sektion EBM (Beobachten)
- Neuchâtel-Bern-Langnau -> Sektion EBM (Beobachten)
- Luzern-Zug-Zürich -> Sektion ZS (Bearbeiten, Sektion ZHinformieren)
- Gotthard Bergstrecke -> Sektion ZS (Bearbeiten)
- Gotthard Basistunnel und Tessin -> Ressort Fahrplan (Angebotskonzeptverabschiedet)
- Seerücken (Anschlüsse Stein a. R., Kreuzlingen) -> Sektion OS und ZH (Bearbeiten)
- St. Margarethen -> ZV (Beobachten)
- Zürich-St. Gallen -> Sektion OS (Bearbeiten)
- Zürich-Chur -> Sektion OS (Bearbeiten)
- Zürich (Anschlüsse und Durchbindungen von und nach Basel, Durchbindungen von und nach Graubünden) -> ZV (Beobachten)
- STEP 2030 -> Ressort Fahrplan (Beobachten)

Einen Überblick über den Stand der Arbeiten ist für alle Mitglieder entweder direkt bei den zuständigen Sektionen oder beim Ressort Fahrplan einsehbar. Beim Ressort Fahrplan besteht

zusätzlich die Möglichkeit die Bearbeitung der einzelnen Arbeitspakete zu Beobachten und/oder Kommentieren.

Sitzung Ressort Fahrplan vom 30. November 2015

An der Ressort-Sitzung in Olten wurden die zugewiesenen Arbeitspakete diskutiert und priorisiert:

- 1.) Flügel, Schwächen/Verstärken, Tangentiallinien
Eine Arbeitsgruppe erstellt ein Grundlagenpapier: Was ist die Meinung von Pro Bahn aus Kundensicht.
- 2.) Jurasüdfuss, Laufental, Jurabogen
Das Ressort Fahrplan erarbeitet ein aus Kundensicht attraktives Angebotskonzept.
- 3.) Knoten Zürich
Das Ressort Fahrplan behält die Entwicklung im Auge und macht Vorschläge oder Eingaben mit Schwerpunkt: Durchbindungen und Flughafenverbindungen.
- 4.) Knoten Lausanne
Das Ressort Fahrplan behält die Entwicklung im Auge und macht Vorschläge oder Eingaben mit Schwerpunkt: Anschlüsse.
- 5.) Internationaler Verkehr
Das Ressort Fahrplan behält die Entwicklung im Auge und macht mit anderen Organisationen Vorschläge oder Eingaben mit Schwerpunkt: Direktverbindungen und Nachtzugverkehr.
- 6.) Elektronische Plattform
Das Ressort Fahrplan erstellt ein Grundlagenpapier mit Vorschlägen zur Thematik: Billettkauf, Reservationen, Fahrplanabfragen und sucht Partner.

Angebotskonzept Gotthardbasistunnel und Tessin

Das Angebotskonzept GBT 2020 welches von Pro Bahn erarbeitet wurde erfüllt folgende Ziele:

- a. Jede Stunde fährt ein EC von Zürich nach Milano durch den Gotthard- Basis-Tunnel (GBT) / Ceneri Basistunnel (CBT).
- b. Zur anderen halben Stunde fährt ein IR von Zürich ins Tessin über die Bergstrecke und bietet Anschluss an den stündlichen IC von Basel/Luzern ins Tessin durch den GBT/CBT mit Anschluss an ICE und/oder TGV in Basel.
- c. Das Angebot steigt im Tessin parallel zur Infrastruktur (CBT, FMV). Im Kanton Tessin sollen die S-Bahnen zwischen Locarno, Bellinzona und Lugano so verkehren, dass ein Viertelstundentakt entsteht und zwischen Locarno – Lugano und auf dem restlichen Netz inklusiv Varese (FMV) und Milano ein Halbstundentakt. In Milano muss nicht zwingend jede S-Bahn nach Centrale verkehren, sondern kann auch in einem anderen innerstädtischen Bahnhof enden.
- d. Der Voralpenexpress aus der Ostschweiz bietet Anschluss an den IC und IR in den Süden.

Pro Bahn wird bei der SOB, BAV und SBB weiterhin lobbyieren um die oben genannten Ziele zu erreichen.

Bastian Bommer-Denss, Ressortleiter

Bern, 2. Februar 2016

Jahresbericht 2015 – Ressort Dienstleistungen

Fangen wir mit der schönsten Arbeit an, die wir dieses Jahr zu machen hatten – die Jurierung der Textbeiträge zum Thema „Und was machen Sie im Zug?“. Acht Personen machten am Schreibwettbewerb mit, und unser Ressort bildete die Jury. Die drei PreisträgerInnen hatten einen deutlichen Vorsprung auf die restlichen fünf Schreibenden. Der Preis war eine Fahrt ins Contact Center CC der SBB. Wir fingen in Bern mit einem kleinen gemeinsamen Mittagessen im Speisewagen an, und dann folgte eine VIP-Führung durch JJ Jossen, den Chef des CC. Wir alle lernten eine Menge über die Arbeit, die dort getan wird, die Stimmung war sehr gelöst, jede Frage konnte gestellt werden und wurde beantwortet. Ein rundum gelungener Anlass.

Der Kontrapunkt dazu ist der Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015. So viele Mails mit unterschiedlichsten Beschwerden sind noch nie eingetroffen. Zum Teil konnte ich Antwort geben, viele Dinge sind ausserhalb unseres Einflussbereichs. Es zeigte sich aber in diesen Tagen sehr deutlich, dass eine persönliche Antwort, auch wenn sie nicht konkrete Verbesserungen bewirkt, sehr geschätzt wird.

Wir trafen uns im Ressort zu total sechs Sitzungen. Ein grosser Brocken war die Auswertung der Umfrage im Zug, die wir Ende 2014 machen durften. Hier die Antwort-Spitzenreiter:

Frage 1: Was regt Sie im öV auf?

- *Die überfüllten Züge*
- *Die ständig steigenden Preise*
- *Anschlussbrüche – auch gerade zwischen Bus/Bahn und Bahn/Bus*
- *Zu wenig oder defekte WCs*
- *Fehlende oder mangelhafte Infos bei Störungen*
- *Kein Personal auf den Zügen*



Frage 2: Was wäre das Tüpfelchen auf dem i?

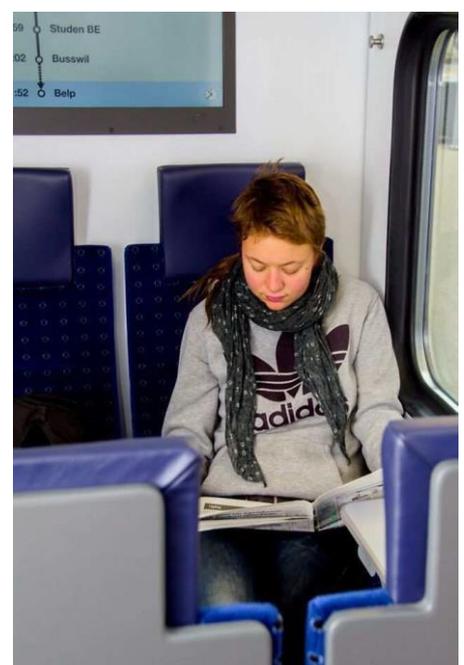
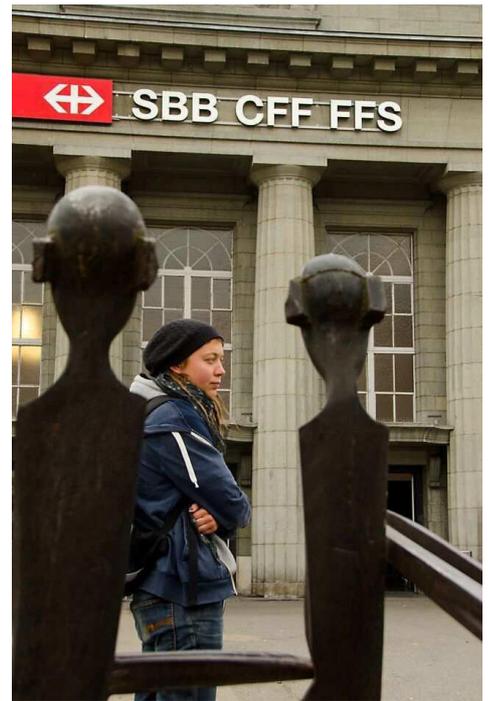
- WLAN in den Zügen
- Mehr Sitzplätze in der 2. Klasse während der Stosszeiten
- Pünktlichkeit / Verlässlichkeit beim Umsteigen

Eigentlich war die Grundidee für diese neuartige Umfrage, ob wir wohl in der bisherigen Arbeit etwas übersehen hätten; da stellte sich sofort heraus, dass wir den Puls wirklich fühlen, uns an Fragen abarbeiten, die eine grosse Zahl von Kundinnen und Kunden bewegen.

Zum Thema „Information bei Störungen“ erarbeiteten wir in mehreren Diskussionsrunden einen Brief an die SBB, in dem wir vier konkrete Forderungen auflisteten. 1. Informationen sind nicht nur zu Beginn zu geben, sondern in regelmässigen Abständen, auch wenn sich die Situation nicht wesentlich geändert hat. 2. Worthülsen sind zu vermeiden, die Tatsachen, soweit bekannt, klar zu kommunizieren. 3. Bei längerdauernden Störungen sind Alternativen aufzuzeigen, sobald solche sichtbar sind. 4. Die Mitarbeitenden müssen sichtbar sein, sie dürfen sich nicht verkriechen. Wir erhielten eine ausführliche Antwort. Das Thema ist SBB-intern ein grosses Thema und wird von verschiedenen Seiten angegangen. Fortschritte sind beobachtbar, aber sie genügen unseren Ansprüchen noch nicht ganz.

Ein zweiter Briefwechsel mit der SBB betraf die neuen Generalanzeiger. Wir machten, wie das bei PBS üblich ist, konkrete Verbesserungsvorschläge. Die Schwachstellen, welche wir aufzeigten, sind auch bei der SBB nun bekannt; einzig die schlechte Lesbarkeit, die wir bei Sonneneinfall sowohl in Winterthur wie in Bern mit Fotos belegten, schien noch niemandem in der Teppichetage aufgefallen zu sein.

Die üblichen Umfragen auf der Homepage beschränkten sich in diesem Jahr auf drei, weil der Schreibwettbewerb über mehrere Monate ausgeschrieben war. Sowohl „Hunde im Zug“ wie „Verbaler Verdross“ zum Thema Ansagen im Zug liessen die meisten BesucherInnen unserer Homepage kalt – und das sogar trotz der eher provokanten Foto bei der Hundenumfrage. Die seit Mitte Dezember laufende Umfrage zu „Familien“ ist dagegen beliebt, es kommen auch unüblich viele Kommentare dazu bei uns an. Dort wird sich sicher eine Basis für ein Gespräch mit Transportunternehmen finden – und sei es auch nur die Frage des fehlenden Wickeltisches.





Das Gespräch mit Frau Pilloud & Co am 16. Januar fand in einer eindeutig konstruktiveren Atmosphäre als in den Vorjahren statt. Aber damals war der Swiss Pass auch noch erst ein Schlagwort. Unterdessen ist er eingeführt, und interessanterweise sind die meisten Bemerkungen und Fragen, die wir dazu erhalten, zum Thema Datenschutz. Da liegt wohl bei der SBB, wie bei vielen anderen Betrieben auch, noch Manches im



Argen. Die Versicherung, bis jetzt sei die Kundendatenbank noch nicht gehackt worden, ist uns als kritisch denkenden Menschen alles andere als ein Trost, geschweige denn eine Sicherheit. Ich denke, da müssen im nächsten Jahr noch einige Nägel mit Köpfen gemacht werden. Wenn sich sogar Zugschefs besorgt über ihre extrem gestiegene Verantwortung, seit sie die kleinen Lesegeräte haben, äussern, dann müsste das doch aufhorchen lassen.



Dies ist mein letzter Bericht, an der nächsten DV trete ich zurück, und Janine Baumann übernimmt die Leitung des Ressorts. Besten Dank an die Mitglieder – mit euch zu arbeiten war es sowohl ein Vergnügen wie produktiv. Ich erlaube mir deshalb auch eine etwas spezielle Bilderauswahl für diesen Bericht; die Aufnahmen machte die Fotografin Tanja Schüpbach aus unserem Ressort (Model: Anna Fischer).

Res Theiler, Ressortleiter

Uebeschi, 4. Januar 2016

Vom Zentralvorstand am 17.2.2016 genehmigt.