

Jahresbericht des Präsidenten 2005

Allgemeines

Nachdem das vergangene Jahr mit dem Start von Bahn 2000 für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs ein Vollerfolg war und weiterhin auch ist, sind auf der politischen Seite doch mehrere Ungefuehrtheiten passiert. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an das vom Parlament beschlossene Entlastungsprogramm. Dann stellte man fest, dass für den ÖV anscheinend wieder einmal zu wenig Geld vorhanden ist, sofort wurde vom Bundesamt für Verkehr der Begriff „ZEB“ = zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte gekürt, von Bahn 2000, 2. Etappe spricht leider niemand mehr. Einzig bei den geplanten Anschlüssen an das HGV-Netz hat das Parlament keine Abstriche vorgenommen, im Gegenteil, aus regionalpolitische Interessen wurde nicht das vom Bundesrat favorisierte Programm genehmigt, sondern eine Variante, welche auch auf Nebenlinien alle Landesteile berücksichtigt.

Der Durchstich des Lötschberg- Basistunnels und die Aussichten für einen schnellen Personenverkehr durch die Alpen auf den Fahrplanwechsel 2007 stimmen mich jedoch positiv.

Bei der Umfrage in unserer Mitgliederzeitschrift Info Forum haben uns die Leser klar aufgefordert, weiterhin forsch im Bereich Politische Lobbyarbeit für den Erhalt resp. Ausbau des ÖV- Angebotes einzustehen.

In der Arbeitsgruppe „Allianz Pro Wagenladungsverkehr“ hat Pro Bahn Schweiz zusammen mit weiteren acht Organisationen den Rückzug von SBB-Cargo aus der Fläche bekämpft. Motionen wurden ausgearbeitet resp. mitgestaltet und durch Parlamentarier im National- resp. Ständerat eingereicht. Die Antworten erwarten wir im Jahre 2006.

Als vereinsinterne Aktion erachte ich die Eingliederung der selbständigen Stationshalter in ein eigenes Ressort Pro Gare als positiven Meilenstein.

Weiter haben wir in der uns in der Geschäftsleitung neu strukturiert und organisiert. Davon ausgehend hat eine Arbeitsgruppe neue Statuten erarbeitet, welche den Delegierten an der Delegiertenversammlung vom 22. April 2006 zur Genehmigung empfohlen werden.

Über die Tätigkeiten der Ressorts und Fachgebiete gegen die nachstehenden Jahresberichte Auskunft.

Etwas ernüchternd waren meine Anstrengungen im Bereich ÖV -Netzwerk. Ausser dem konkreten Fall „Allianz Pro Wagenladungsverkehr“ war die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen des öffentlichen Verkehrs unbefriedigend. Die Ursache liegt meines Erachtens auch darin, dass alle Organisationen mit Mitgliederschwund und finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Positive Akzente konnte ich jedoch mit meiner Mitarbeit beim EPF (Europäischer Fahrgastverband) setzen. Die durch den EPF erarbeiteten Fahrgastrechte wurden durch das europäische Parlament mehrheitlich übernommen. Die Einführung dieser Fahrgastrechte gilt wegen den bilateralen Verhandlungen auch für die Schweizerischen Bahnen und wird nach erfolgter Ratifizierung durch die einzelnen Länder in naher Zukunft realisiert.

Für die tatkräftige Unterstützung möchte ich mich bei allen Vorstandskolleginnen und Kollegen herzlich bedanken. Ein ganz besonderer Dank geht an den Vizepräsidenten Thomas Lendenmann, welche alle internen Arbeitsgruppen geleitet hat. Dies verschaffte mir die notwendige Zeit, damit ich mich vorwiegend im „Aussendienst“ für die Kundinnen und Kunden des ÖV betätigen konnte.

Geschäftsbereich Medien, Politik, Wirtschaft

Im Berichtsjahr 2005 gaben wir zu zwei Vernehmlassungen des Bundes unsere Stellungnahme ab

Im Februar ist die Vernehmlassung zur Ausführungsgesetzgebung NFA (Neuer Finanzausgleich) eingereicht worden. Darin begrüßten wir die Beteiligung des Bundes bei der *Finanzierung des Agglomerationsverkehrs* und verwiesen auf die guten Erfahrungen, welche der Kanton Zürich mit einem Fonds für Projekte des öffentlichen Verkehrs gemacht hat. Bei den *Verkehrstrennungsmassnahmen* verlangten wir, dass die Kantone verpflichtet würden, Bahnübergänge, welche der Eisenbahnverordnung nicht entsprechen, aufzuheben. Beim *Regionalverkehr* verlangten wir, dass der Abbau der Bundesbeiträge von 69 % auf 50 % vollumfänglich durch die Kantone ausgeglichen werden müsse. Die neue Aufgabenteilung bei der Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs dürfe keinesfalls zu einem Angebotsabbau führen.

Im Juni äusserten wir uns bei der Vernehmlassung zum Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds). Dabei betonten wir vor allem die Wichtigkeit der baureifen Projekte Durchgangsbahnhof Zürich, CEVA (Genève – Annemasse) und Stabio – Arcisate.

Schwerzenbach, 31. Dezember 2005
Gerhard Bohli

Geschäftsbereich Ressort & Sektionen

Für die Arbeit der Sektionen verweise auf die Jahresberichte der zuständigen Sektionspräsidenten. Über die Aktivitäten der Ressorts geben dessen Jahresberichte Auskunft. Eine Ausnahme bildet das Ressort Stationshalter, welches im April gegründet wurde, weil die Interessengemeinschaft der Stationshalter sich aufgelöst hatte. Die Stationshalter sind alle Mitglieder der entsprechenden Sektion in ihrem Gebiet. Das Ressort Pro Gare vertritt keine Interessen von Pro Bahn Schweiz und ist lediglich ein Zweckverband der Stationshalter. Dessen Aktivitäten sind abgekoppelt von den Interessen von Pro Bahn Schweiz.

Mit der Reorganisation der Geschäftsleitung ist der IT Bereich ausgelagert worden und betrifft den Geschäftsbereich Ressort & Sektionen nicht mehr. Noch eine Korrektur zum Jahresbericht 2004. Die alte Webseite ist im Jahr 2003 abgeschaltet worden und nicht im Jahr 2004. Der Jahresbericht 2004 wurde diesbezüglich nachträglich korrigiert.

Ein grosser Dank gebührt der Sektion Zentralschweiz für die erfolgreiche Organisation der Delegiertenversammlung vom 23. April 2005 in Luzern.

Die Aufbauarbeit ist soweit beendet, so dass wir nun sechs selbständige Sektionen haben, nämlich Ostschweiz, Espace Mittelland, Zürich, Nordwestschweiz, Tessin und Zentralschweiz. Die Gebiete, der ursprünglich geplanten Sektionen Léman, und Jura sind der Sektion Espace Mittelland zugeschlagen worden. Mangels interessierter Mitglieder scheint eine Sektionsgründung nicht möglich. Die Mitglieder in diesen Gebieten werden von der Sektion Espace Mittelland betreut. Die Sektionsgründung einer Westschweizer Sektion bleibt als Fernziel bestehen, sie muss jedoch aus der Sektion Espace Mittelland herauswachsen. Das Gebiet der ursprünglich vorgesehenen Sektion Graubünden, in welcher auch Teilgebiete des Kantons St. Gallen integriert sind, ist von je her aus der Sektion Ostschweiz betreut worden. Ein Drittel der Mitglieder des Sektionsvorstandes der Sektion Ostschweiz rekrutiert sich aus diesen Gebieten.

Rapperswil ist der Sektion Zürich zugeteilt und Jona der Sektion Ostschweiz. Auf Grund der Fusion dieser zwei Gemeinden ist neu das Gebiet der Gemeinde Jona zur Sektion Zürich umgeteilt worden. Auf der Webseite ist eine Tabelle aufgeschaltet, wo die Sektionszugehörigkeit der einzelnen Gemeinden nachgeschlagen werden kann.

Anhang zum Protokoll: Jahresbericht des Präsidenten

Weder in den Statuten noch in der Praxis waren die Kompetenzen sowie die Pflichten zwischen Geschäftsleitung, Ressorts und Sektionen eindeutig geregelt und führte zu Missverständnissen. Ich habe einige Vorstösse in die Geschäftsleitung eingereicht und wollte diese auch in der Praxis umsetzen. Dieser Weg erwies sich dann als unmöglich, da von einigen Seiten meine Kompetenzen zu diesen Schritten angezweifelt wurden. In diesem Punkt konnte ich mein Pflichtenheft als Verantwortlicher für den Geschäftsbereich Ressorts und Sektionen nicht erfüllen. Ich habe deshalb meine Konsequenzen gezogen.

Die Probleme waren dadurch nicht gelöst und deshalb hatte die Geschäftsleitung am 5. November eine Konferenz der Sektions-/ IG- und Ressortvertreter (KOSIR), gemäss Artikel 5 der Statuten einberufen. Es sind einige Widersprüche und Mängel in den Statuten festgestellt worden. Deshalb wurde eine Totalrevision der Statuten beschlossen, um alle Kompetenzen, Zuständigkeiten zu regeln. Das wird nach Genehmigung der Delegiertenversammlung auch eine Anpassung der Sektionsstatuten zur Folge haben.

Trotz allem kann ich eine positive Bilanz aus meiner Tätigkeit als GL Mitglied ziehen und wünsche meinem Nachfolger viel Erfolg.

Niederurnen, 31. Dezember 2005
Hans Schärer

Geschäftsbereich Marketing, Werbung, Veranstaltungen

Für das Marketing hat die Geschäftsleitung für das Jahr 2005 das Ziel gesetzt, den Mitgliederbestand bis 31.12.2005 unter anderem um 200 Neumitglieder zu erhöhen. Als Massnahme dazu wurde die Aktion „Mitglieder werben Mitglieder“ mit Geschenk und Teilnahme an einem Wettbewerb ins Leben gerufen. In jeder Info-Forum- Ausgabe wurde dazu ein Aufruf gestartet „Wir schenken Ihnen einen 10-Fr.-Reisegutschein“. Mit dieser Aktion konnten bis Ende Jahr lediglich 10 neue Mitglieder geworben werden. Der Mitgliederbestand hat um 7 Mitglieder auf insgesamt 1153 abgenommen. 37 Neuzugängen stehen 44 Mitgliederaustritte gegenüber. Dieses Ziel wurde klar verfehlt.

Ein weiteres Ziel war, den Bekanntheitsgrad zu steigern. Das Info-Forum sollte als Plattform für die Information für Tätigkeiten und das Engagement von Pro Bahn Schweiz dienen. Das Vereinsorgan wurde nicht entsprechend genutzt. Aus meiner Sicht konnte der Bekanntheitsgrad nicht gesteigert werden, womit auch dieses Ziel nicht erreicht werden konnte.

Die Gründe der Zielverfehlungen liegen einerseits darin, dass Pro Bahn Schweiz im abgelaufenen Jahr wenig Vermarktbares erarbeitet hat und andererseits darin, dass praktisch für Marketingmassnahmen wie Broschüren etc. kein Geld zur Verfügung steht, wie es ja der Jahresabschluss 2005 bestätigt.

Mit dem Jahr 2006 beginnt ein neues Jahr und somit eine neue Chance.

Luzern, 31. Dezember 2005
Karin Blättler

Geschäftsbereich Projekte

Die GL hatte im vergangenen Jahr beschlossen, Grundsatzfragen von nationaler Bedeutung in speziellen Projektgruppen bearbeiten zu lassen. Als erstes solches Thema wurde die Problematik "Angebots-Ausbau im Schienenverkehr versus Infrastruktur-Optimierung" ausgewählt. Unter Leitung von Silvio Tedaldi wird eine interne Arbeitsgruppe 2006 eine Studie mit entsprechenden Empfehlungen erarbeiten und dem Zentralvorstand bzw. der Planungsgruppe zum Entscheid vorlegen.

Rüfenacht, 31. Dezember 2005
Silvio Tedaldi

Ressort Dienstleistungen

Allgemeines

Im Ressort Dienstleistungen von Pro Bahn Schweiz sind zurzeit 8 Mitglieder tätig. 7 davon kommen aus der Sektion Zürich und einer aus der Sektion Ostschweiz. Wir trafen uns im Hauptbahnhof Zürich zu 5 Sitzungen.

Gespräch mit der SBB

Am 2. Juni 2004 wurden wir bei der Division Personenverkehr der SBB zu einem Gespräch empfangen. Es wurde über die folgenden Themen gesprochen:

1. Was hat sich in Bezug auf die an der letzten Sitzung (7.5.2004) besprochenen Themen inzwischen getan?
2. Was macht der Bahnkunde, wenn?
3. Unbegleitete Regional- und S-Bahnzüge.
4. Veloselbstverlad
5. Konzept der Erneuerung der Regionalbahnhöfe.
6. Unbegleitete Züge, Kundendienst orientierte Zugbegleitung.
7. Anzeigesysteme in den Wagen und auf den Bahnhöfen
8. Kundensicherheit
9. Toiletten in den Zügen.
10. Ruhewagen.
11. Möglichkeit individueller Beleuchtung in den Reisezugswagen.
12. Temperaturregelung bei klimatisierten Wagen.
13. Information bei Verspätungen / Störungen.
14. Handangebot Fahrpläne.
15. Ungepflegtes Wagenmaterial.
16. Reklame versus Dekoration in und an Fahrzeugen.

Das Gespräch mit den für die einzelnen Themen zuständigen Sachbearbeitern, unter der Leitung von Herr Erich Scheidegger, hat in einer freundlichen Atmosphäre stattgefunden. Erwartungsgemäss konnten wir die Leute der SBB nicht in allen Punkten von unseren Ansichten überzeugen. Jedoch wurde uns auch dieses Mal versichert, man werde sich des einen und des anderen Problems annehmen.

Ein Beispiel, wie unsere Anregungen wirken, sei hier erwähnt.

Beim Traktandum 5. Konzept der Erneuerung der Regionalbahnhöfe haben wir unseren Gesprächswünschen auch einige Fotos von Walter Lötscher beigefügt. Eines dieser Fotos zeigte auf der umgebauten Station Henggart an der Linie Winterthur – Schaffhausen eine Sitzbank, die nicht unter dem neuen Perrondach platziert wurde. An der Besprechung wurde uns dann ein noch neueres Foto präsentiert, auf dem zu sehen war, dass diese Sitzbank inzwischen unter das Perrondach versetzt wurde. So rasch reagiert man auf die Anregungen von PBS.

Leserbriefe

Immer noch sammeln wir Leserbriefe, welche sich in irgendeiner Weise mit dem Thema Öffentlicher Verkehr (ÖV) befassen. Soweit es möglich ist, die Anschriften der betreffenden Leser-Brief-Schreiber zu eruieren, schreiben wir diese direkt an, zusammen mit der neusten Ausgabe des Infoforums und der Anregung, bei uns Mitglied zu werden.

Das hatte allerdings keinen grossen Erfolg, ist doch auf Grund dieser Aktion im laufenden Jahr lediglich ein neues PBS-Mitglied zu verzeichnen. Trotzdem haben wir beschlossen, vorläufig weiter zu machen. Auch sollen an einer kommenden KOSIR Sitzung die Sektionen aufgefordert werden, ebenfalls daran teilzunehmen. Bisher sind lediglich aus dem Kreis der Sektion Zürich Leserbriefe gesammelt worden.

Foto-Dokumentationen

Walter Lötchers Fotosammlung wurde auch im laufenden Jahr weitergeführt. Das trotz Einwänden von Personen aus unserer Geschäftsleitung, das sei "Mumpitz". Die Sammlung wird auch in Zukunft bei verschiedenen Gelegenheiten ihre Berechtigung zeigen.

Andelfingen, den 31. Dezember 2005

Christof Pfeiffer, Vorsitzender



Ressort Pro Gare

Das Ressort Pro Gare ergab sich durch die Übernahme des Vereins Pro Gare durch Pro Bahn. Zuerst galt es abzuklären, welche Personen von der alten Pro Gare Gruppe weiterhin tätig bleiben.

Als erstes wichtiges Thema befassten wir uns mit dem Vertragszusatz der Stationshalter. Nicht gerade glücklich waren einige Mitglieder über diesen Vertragszusatz. Einige haben unterschrieben andere haben opponiert. Dementsprechend reagierten auch die SBB unterschiedlich auf diese Situation. Wir starteten dennoch den Versuch, dass alle Stationshalter gleichgestellt werden. Leider konnte die SBB diesem Ansinnen nicht mehr zustimmen.

Ein weiteres Thema ist zurzeit die unbefriedigende Situation im IT Bereich. Wir sind daran eine Ist Analyse zu erstellen um Klarheit zu bekommen, was effektiv in den Stationen benötigt wird.

Weitere Themen sind unter anderem:

- Präsentation der Stationshalter-Bahnhöfe im Info Forum.
- Sicherstellung der bestehenden Stationshalterbahnhöfe
- Sicherstellung der Abgeltungen und Provisionen.

Wir alle von Pro Gare wissen, dass das Stationshaltermodell bei den SBB ein Auslaufmodell ist. Wir bleiben aber am Ball.

Sibingen, 19. Februar 2006
Thomas Lendenmann

Ressort Fahrplan

Da 2005 ein Zwischenjahr ohne ein Fahrplanverfahren war, beschäftigten wir uns vorwiegend mit zukünftigen Fahrplankonzepten, unter anderem mit Projekten betreffend Jurasüdfuss, Zürich – Basel, Zürich – Chur sowie den Auswirkungen, welche sich mit der Eröffnung des Lötschberg Basistunnels ergeben.

Dabei wurden wir auch von den SBB in Bern empfangen, welche unsere Vorschläge sachlich zur Prüfung entgegengenommen haben. Dabei wurde betont, dass wir die Schwachpunkte aus dem Konzept Bahn 2000 richtig analysiert hätten.

Von allen Projekten, welche im Ressort Fahrplan in Angebotskonzepten erarbeitet wurden, hat das Projekt „Zürich-Chur“ erwartungsgemäss die grössten Emotionen ausgelöst. Auch im Ressort Fahrplan waren die Meinungen geteilt. Damit diese Differenzen einmal ausdiskutiert werden konnten, wurde im Februar 2006 eine Sitzung des Ressorts Fahrplan zusammen mit den Vertretern der Sektionen Zürich und Ostschweiz durchgeführt. Nach einer eingehenden Abwägung aller Vor- und Nachteile haben beide Sektionen das Projekt an die Verfasser

Anhang zum Protokoll: Jahresbericht des Präsidenten

zurückgewiesen, mit dem Auftrag, ein alternatives Konzept zu erarbeiten, welche den heutigen Besitzstand wahrt, in dem andererseits aber auch die unbestrittenen Vorteile einer Neulösung zum tragen kommen und aufwärtskompatibel ist.

Bei den Taschenfahrplänen wurden unsere Vorstellungen auch an die SBB weitergeleitet, welche beim Neudruck im Dezember 2005 grösstenteils berücksichtigt wurden.

Über die Grösse, den Inhalt und die Art der Ausgabe des Kursbuches 2006 sind wir nicht glücklich, wir haben in diesem Zusammenhang dem BAV einen Brief geschrieben, der bereits in unserem Sinn beantwortet wurde. Es wurde uns zugesichert, dass bei einer Neukonzeption die Mitarbeit von Pro Bahn Schweiz beim BAV vorgesehen ist.

Damit wir die grossen Fahrplanänderungen für den Fahrplan Dezember 2007 rechtzeitig bearbeiten können, haben wir bei den SBB den entsprechenden Netzplan verlangt. Er ist zurzeit jedoch noch nicht erhältlich, da mit den Kantonen noch einige Vorabklärungen vorgenommen werden müssen. Eine Delegation von Pro Bahn Schweiz wird jedoch vorgängig im März 2006 von den SBB über das neue Angebotskonzept informiert und zur Stellungnahme eingeladen.

Dietikon 23. Februar 2006
Edwin Dutler

Ressort Güterverkehr

Dieses Jahr haben wir unsere Arbeiten vom Vorjahr konsequent weiter geführt. Wir suchten nach Möglichkeiten in die politischen Prozesse, betreffend den Güterverkehr Einfluss zu nehmen.

Die von sechs Autoren erarbeiteten Grundlagen und Dokumente haben wir zu einer Studie „Verkehrsverlagerung von der Strasse zur Schiene“ zusammengefasst. Darin ist auch die Antwort auf unsere Fragen an das BAV (Bundesamt für Verkehr) enthalten. Wir haben diese Studie an ausgewählte Parlamentarier, Vertretern der Wirtschaft, Verbänden und der Presse zur Verfügung gestellt.

Wir waren uns bewusst, dass vor allem der konventionelle Güterverkehr auf der Schiene im Inland besonders gefährdet ist. Dass jedoch SBB Cargo, die Bedienungspunkte schon auf Frühjahr 2006 drastisch reduzieren wollte, hat uns vom Zeitpunkt her sehr überrascht. Wir waren uns bewusst, dass wir alleine nicht viel erreichen konnten und wir suchten nach Partnern.

In der Allianz Pro Wagenladungsverkehr haben 9 Organisationen unter anderen auch Pro Bahn Schweiz gegen die Kürzung der Bundesbeiträge protestiert. Leider haben andere Organisationen aus Politik, Wirtschaft, Umwelt und Verkehr separat gekämpft. Sie haben sich der Allianz nicht angeschlossen. Politische Positionen sind über der Sachpolitik gestanden und haben den Erfolg verhindert.

SBB Cargo ist auf Grund des schweizweiten Protests der verladenden Wirtschaft und Verbänden inklusive Pro Bahn Schweiz nochmals über die Bücher gegangen. Sie haben mit jedem Kunden nach Lösungen gesucht, sodass der Rückgang der Bedienungspunkte geringer ausfallen wird, als ursprünglich vorgesehen.

Wenn die Politik nicht unverzüglich die Bahnreform 2 anpackt, wird die Entspannung nur von kurzer Dauer sein. Die Trassenpreise für den gesamten konventionellen Güterverkehr müssen billiger werden, die hohen Transitsubventionen bei der ROLA müssen unter die Lupe genommen werden. Der Güterverkehr muss von der Quersubventionierung des Personenverkehrs befreit werden. Die Mehrfachrollen des UVEK (Eigner, Besteller,

Anhang zum Protokoll: Jahresbericht des Präsidenten

Marktregulator) müssen entflochten werden. Die übermässige Gewichtung des Zuggewichts muss zu Gunsten einer stärkeren Berücksichtigung der Zugskilometer reduziert werden.

In der Wintersession hatte das Parlament zuerst die beschlossene Kürzung der Trassenpreisverbilligung von 58 Mio. auf 20 Mio. Franken nicht rückgängig gemacht. Erst danach hatte das Parlament über den Güterverkehr debattiert, den Abbau von SBB Cargo verurteilt und auf den wirtschaftlichen Schaden aufmerksam gemacht. Gleichzeitig wurde gesagt, dass eine flächendeckende Versorgung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz notwendig sei. Der zuständige Bundesrat (Chef UVEK) stellte den Abbau der Bedienungspunkte von SBB Cargo stets als notwendige Massnahme dar. Offenbar verstehen Bundesrat und Parlament unter dem Slogan „Für Güter die Bahn“ nicht dasselbe wie der Souverän. Anders ist es nicht zu erklären, weshalb Bundesrat und Parlament den gesamten konventionellen Verkehr keine ausreichende Unterstützung zukommen lässt.

Wir werden zusammen mit der Allianz Pro Wagenladungsverkehr am Ball bleiben und hoffen auf den Souverän bei den nächsten Parlamentswahlen.

Niederurnen, 31. Dezember 2005
Hans Schärer