

Jahresbericht 2010/2011



Foto: SBB

Aus dem Inhalt

Allgemeines	2
Alles neu....	3
Pro Bahn Schweiz in der Fläche	3
Angebot, Dienstleistungen, Güterverkehr	3
Pro Gare	4
Sprachrohr „InfoForum“ und die Presse	4
Noch bekannter werden	5
Mitgliederwesen	5
Das liebe Geld	6
Problemstellungen und Lösungsansätze	6
Sekretariat	7
Internas aus dem Zentralvorstand	7
Dank an alle Beteiligten	8
... und zum Schluss noch dies	9
Anhänge	
Jahresbericht 2010 des Ressorts Sektionen	10
Jahresbericht 2010 des Ressorts Fahrplan	11

Allgemeines

Auf der einen Seite haben wir im Berichtsjahr das Jahrhundertereignis mit dem Durchstich des Gotthard-Basistunnels gefeiert und auf der andern Seite hat sich Pro Bahn Schweiz mit sich selbst beschäftigt – so könnte auf lakonische Art und Weise das vergangene Jahr und die Aktivitäten des Zentralvorstands von Pro Bahn Schweiz kommentiert werden. Beides bringt aber Verbesserungen: Beim Gotthard kürzere Reisezeiten Richtung Tessin und bei Pro Bahn kürzere Kommunikationswege und mehr Effizienz. In diesem Zusammenhang haben vor allem die Mitglieder des Zentralvorstands eine aufwändige und wichtige Arbeit geleistet, daneben aber auch die Tagesgeschäfte nicht vernachlässigt.

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz schreibt nach wie vor Erfolgsgeschichte, was gar zu Überlastungen auf einzelnen Zügen führt. Ob aber zwecks Frequenzsteuerung eine erneute Kategorisierung mit entsprechenden Zuschlägen eingeführt werden und damit das Überlaufen gewisser Züge verhindert werden soll, wird von Pro Bahn Schweiz kritisch hinterfragt. Nur schon eine Verlängerung gewisser Kompositionen wäre hilfreich. Weshalb es früher möglich war, auf der Ost-West-Achse Züge mit 14 Wagen zu führen und weshalb heute die Doppelstockzüge nicht auf 14 Doppelstockwagen verlängert werden, ist eine offene Frage. Es bräuchte eine zweite Lokomotive, der Zug wäre komplett durchgängig und die Platzprobleme wären weitestgehend gelöst.

Die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrsmittels ist in den Vordergrund gerückt. Die Bahnpassagiere sollen vermehrt zur Kasse gebeten werden. Auch dazu sagt Pro Bahn Schweiz nicht kategorisch „nein“, stellt sich aber klar gegen Holzhammermethoden mit Preisaufschlägen von 30 – 40 Prozent. Viele Leute sind wegen Firmenreorganisationen gezwungen, mit dem öffentlichen Verkehrsmittel grössere Distanzen zurückzulegen, ihr Einkommen wird nicht im Ausmass wie die angekündigten Preiserhöhungen steigen, deshalb ist in diesem Zusammenhang Augenmass angesagt. Pro Bahn Schweiz wird diese Entwicklung objektiv aber kritisch verfolgen und sich gegen überzogene Aufschläge wehren.

Alles neu...

Die bisherige Organisation unseres Vereins ist schwerfällig, es braucht zu viele Instanzen und Rückfragen, um irgendein Problem innert nützlicher Frist zu erledigen. Nicht zuletzt aufgrund einer Aussprache mit der Sektion Zentralschweiz hatte der Vizepräsident diese Fragen aufgenommen und so die Reorganisation von Pro Bahn Schweiz angestossen. Bereits im Frühjahr 2010 hatte sich der Zentralvorstand an verschiedenen Spezialsitzungen und Klausurtagungen intensiv mit der Materie befasst. Ebenso wurde Wert auf eine Mitsprache aller Sektionen und Ressorts gelegt. Anlässlich der Planungskonferenz vom 19. Juni 2010 auf der umnebelten Rigi (die Aussicht liess sich auf Postkarten trefflich bewundern), wurde das neue Konzept vorgestellt und fand grundsätzlich Zustimmung. Die endgültige Abstimmung fand an der Planungskonferenz von 19. September statt, und Feinkorrekturen wurden noch im Frühjahr 2011 vorgenommen.

Die Sektionen sind für ihr Gebiet selber zuständig, die Verbindung zum Zentralvorstand soll mit einer Präsidentenkonferenz sichergestellt werden. Die Konferenz tagt unter dem Vorsitz des Zentralpräsidenten und dient vor allem dem Erfahrungsaustausch. Ebenso soll dieses Gremium Anträge an den Zentralvorstand verabschieden können. Lässt sich keine Einigung erzielen, entscheidet die Delegiertenversammlung. Damit werden sogar die Grundsätze der Europäischen Menschenrechtskommission eingehalten.

Die Ressortleiter werden künftig direkt im Zentralvorstand Einsitz nehmen, was die Informationswege verkürzen wird. Der Umweg über die bisherige Planungskonferenz entfällt. Die Arbeit des Zentralvorstands wird in zwei Schwerpunkte aufgeteilt, zum einen in den fachtechnischen Bereich mit den Ressorts und zum andern in den administrativen Bereich mit Sekretariat, Öffentlichkeitsarbeit und Marketing. Die Finanzen bilden ein eigenständiges Ressort im administrativen Bereich. Ebenso soll die Sektionsbetreuung in einem Ressort geregelt werden.

Pro Bahn Schweiz in der Fläche

Die Sektionen sind für die Belange in Ihrem Gebiet zuständig, und jede Sektion hat in ihrem Gebiet Präsenz markiert. Auf diese Weise werden auch in lokalem Rahmen die Aktivitäten von Pro Bahn Schweiz sichergestellt, sei dies durch Mitwirkung in den regionalen Verkehrskonferenzen, bei Aktionen – so geschehen in Interlaken, Luzern und Wattwil – oder durch Aufgreifen von Problemen und der Erarbeitung von Lösungsvorschlägen. In diesem Zusammenhang sei auf den separaten Bericht des Leiters des Ressorts Sektionsbetreuung, Andreas Theiler im Anhang verwiesen.

Auf die Sektion Zentralschweiz soll hier näher eingegangen werden, weil in Zusammenhang mit der Reorganisation Meinungsverschiedenheiten aufgetreten sind. Anträge dieser Sektion wurden von der Planungskonferenz nach gewalteter Diskussion abgelehnt. Diese demokratisch getroffenen Entscheidungen wurden von den Verantwortlichen der Sektion Zentralschweiz nicht akzeptiert, weshalb sie nicht mehr an den Anlässen des Zentralvorstandes teilnehmen.

Der Zentralvorstand bedauert die Entwicklung in dieser Angelegenheit, dies umso mehr, als die Sektion Zentralschweiz aktiv ist. Deshalb soll nicht unnötigerweise Geschirr zer schlagen werden. Vorderhand will der Zentralvorstand abwarten, er rechnet aber damit, dass sich die Situation auf mittlere Frist wieder bereinigt. Wenn nicht, müsste er einer ordentlichen oder ausserordentlichen Delegiertenversammlung das weitere Vorgehen vorschlagen.

Angebot, Dienstleistungen und Güterverkehr

Gegenwärtig ist nur das Ressort „Fahrplan“ aktiv, dies aber recht effizient, wie der Jahresbericht im Anhang zu diesem Bericht aufzeigt. Das Ressort „Dienstleistungen“ hat Anforderungen an künftiges Rollmaterial erarbeitet. Als Folge von Missverständnissen ist

auch im Zentralvorstand die gleiche Arbeit vorangetrieben worden. Beide Resultate liessen sich zu einem guten Ganzen zusammenführen und sind zwischenzeitlich den Verantwortlichen für die Rollmaterialbeschaffung bei den SBB zur Kenntnis gebracht worden.

Im Zuge der Unstimmigkeiten mit der Reorganisation und als Folge weiterer Kommunikationsprobleme hat die Präsidentin dieses Ressorts, welche auch das Präsidium der Sektion Zentralschweiz wahrnimmt, ihr Amt mit sofortiger Wirkung im letzten Herbst niedergelegt. Der grössere Teil der Mitglieder dieses Ressorts hat sich aber erfreulicherweise weiterhin zu einer Mitarbeit bereit erklärt. Erfreulich ist auch, dass Thomas Lindenmann, ehemaliger Präsident von Pro Bahn Schweiz, die Aufgaben dieses Ressorts übernommen hat. Leider ist er aber nicht dazu gekommen, wie dies die Ausführungen unter dem Kapitel „Marketing“ aufzeigen werden.



Das Ressort „Güterverkehr“ ist von Federico Rossi auf umsichtige Art und Weise geleitet worden. Berufliche Gründe haben ihn gezwungen, dieses Ressort abzugeben. Gegenwärtig laufen Überlegungen, wie und in welcher Form dieses Ressort weitergeführt werden soll.

Foto: SBB

Pro Gare

Die Vereinigung der Stationshalter war unter dieser Bezeichnung als Gruppierung oder als Ressort innerhalb von Pro Bahn angesiedelt, wirkte aber nach wie vor als eigener Verein. Hier musste Klärung gesucht und gefunden werden. Pro Gare ist weder Ressort noch Sektion innerhalb von Pro Bahn Schweiz, deshalb soll Pro Gare als eigenständiger Verein wirken, mit dem Pro Bahn Schweiz freundschaftliche Beziehungen pflegen und auch das „InfoForum“ für allfällige Verlautbarungen oder Berichte zur Verfügung stellen will. Selbstverständlich sollen die anvertrauten Finanzen inklusive aufgelaufene Zinsen zurückerstattet werden.

Sprachrohr „InfoForum“ und die Presse

Das „InfoForum“ von Pro Bahn Schweiz ist zum Werbeträger par excellence geworden und hat verschiedentlich mitgeholfen, neue Mitglieder zu gewinnen. Wohl sind die Aufwendungen für unsere Zeitschrift sehr hoch, sie machen knapp die Hälfte unserer Ausgaben aus, Tendenz steigend. Ebenso ist der zeitliche Aufwand sehr hoch, welcher der Zentralvorstand für die Zeitschrift einsetzt. Gut ein Drittel der Sitzungen war jeweils dem Thema „InfoForum“ gewidmet. Unter der Aegide von Kaspar Woker hat sich unsere Zeitschrift zu einem Organ entwickelt, welches einen guten Widerhall gefunden hat. Verschiedene Persönlichkeiten aus Behörden und Wirtschaft haben uns gesagt, dass mit Ungeduld auf das nächste „InfoForum“ gewartet werde. Ein schönes Kompliment. Allerdings muss die Geduld dieser Leute auf eine weitere Probe gestellt werden, denn als Folge unterschiedlicher Ansichten über die Vereinsführung ist Kaspar Woker am 13. Dezember 2010 per sofort zurückgetreten. Einen Monat später hat der Zentralvorstand die

Aufgaben neu aufgeteilt und damit sichergestellt, dass die wichtigsten Funktionen besetzt sind.

Zwischenzeitlich hat der Zentralvorstand Gerhard Lob als neuen Redaktor des "InfoForums" gewählt. Der neue Redaktor ist ein ausgewiesener Journalist, der für verschiedene Zeitungen tätig ist, über eine grosse Erfahrung verfügt und auch die Belange der Eisenbahn und des öffentlichen Verkehrs sehr gut kennt. Er hat zwischenzeitlich seine Arbeit aufgenommen. Die Nummern 1 und 2 werden zusammengelegt und die Zeitschrift wird als „Doppelnummer“ Mitte Juni 2011 erscheinen. Mit einem Rundschreiben sind alle Mitglieder über die Sachlage informiert worden.

Ab 2011 wird die Druckerei Rub AG, Bern den Druck und Versand des InfoForums übernehmen. Sie wird die bisherige Druckerei Stämpfli AG, Bern ablösen. Die Mitgliederadministration mit dem Mitgliederinkasso übernimmt neu die IPO Services AG, Bösingen. Preisliche und ablauftechnische Gründe haben zu dieser Neuordnung geführt.

Ein weiteres Sprachrohr ist die Presse für Pro Bahn Schweiz. Wohl wird nicht jedes Communiqué publiziert, trotzdem dürfen wir aber mit dem Widerhall, den unsere Organisation an allen Medien findet, sehr zufrieden sein, denn Pro Bahn Schweiz ist im Gespräch.

Noch bekannter werden

Dazu helfen Werbeanstrengungen – oder das Marketing. Als erstes wurde das Briefpapier von Pro Bahn Schweiz in allen vier Sprachen bereinigt und vereinheitlicht – Corporate Identity – das ist die Grundlage einer jeden Firmen- oder Vereinswerbung.

Als zweites unterbreitete ein Werbebüro unter dem Titel „Was wir für Pro Bahn alles aufgleisen möchten“ Vorschläge für Drucksachen und Werbematerialien. Das Thema konnte nicht weiter verfolgt werden, weil die Vorschläge nicht alle Beteiligten überzeugten. Fehlende Finanzen verhindern die Realisation einer grösseren Werbekampagne. Die Ergebnisse stellen aber wertvolle Gedankenanstösse dar, die sich später auf die eine oder andere Art zumindest teilweise werden verwerten lassen.

Als Folge des Rücktritts von Kaspar Woker war das Ressort „Marketing“ nicht mehr besetzt. Thomas Lendenmann hat die Lücke ausgefüllt – dafür ist nunmehr das Ressort „Dienstleistungen“ ohne Leiter.

Mitgliederwesen

Die Entwicklung der Mitglieder lässt sich unter „Stagnation“ zusammenfassen. Die 2009 erreichte Zahl konnte nicht vergrössert werden. Der wirtschaftliche Rückgang im Jahr 2009 hat auch bei Pro Bahn Schweiz Spuren hinterlassen, wie dies die Entwicklung der Fördermitglieder aufzeigt. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung ab 31.12.2008 auf.



Foto SBB

Mitgliederkategorie	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010
Voll zahlende Mitglieder	966	975	978
Partner	67	70	73
Schüler und Studenten	28	27	25
Vereine/Verbände	22	25	25
Gemeinden	11	14	14
Firmen (Gönner)	11	12	12
Fördermitglieder	103	107	96
Total	1'208	1'230	1223
Nur Abonnent „InfoForum“		1	6

Das liebe Geld

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Verlust von CHF 8'915.07 ab anstelle eines prognostizierten Defizits von CHF 12'317.--. Bei Gesamtausgaben in der Grössenordnung von CHF 87'000.-- macht die Verwaltung CHF 26'000.--, die Werbekosten CHF 20'000.-- und die Ausgaben fürs "InfoForum" CHF 41'000.-- Franken aus. Erfreulich ist, dass mehr Einnahmen als erwartet erzielt werden konnten.

Auch wenn die Rechnung mit einem Defizit abschliesst, ist keine Mitgliederbeitragserhöhung für das nächste Jahr vorgesehen. Die genauen Einzelheiten der Jahresrechnung sind aus der Bilanz und Erfolgrechnung für 2010 ersichtlich.

Problemstellungen und Lösungsansätze

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz funktioniert. Stillstand ist Rückschritt, deshalb hat sich der Zentralvorstand während des Berichtsjahres mit verschiedensten Problemen beschäftigt, die kurz- oder langfristig zu Verbesserungen führen sollen. Beispielsweise die Nachtzuschläge, wo verschiedenste Systeme je nach Region eingeführt worden sind. Eine Vereinheitlichung wäre da erwünscht – Pro Bahn Schweiz will hier aktiv bleiben.

Vehement hatte sich Pro Bahn Schweiz gegen die Sparmassnahmen im Regionalverkehr gewehrt. Ganze Talschaften hätten damit die Erschliessung verloren. Umso erfreulicher die Einsicht des Bundesrates, als Folge wieder besser sprudelnder Finanzquellen darauf zu verzichten.

Pro Bahn Schweiz wollte in Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Finanzierung für Grossprojekte der Bahn-Infrastruktur im Rahmen einer Umfrage wissen, wie sich Benutzer und Benutzerinnen dazu stellen. Nur 12 % der Befragten würden den vorgesehenen, teils happigen, Zuschlägen zustimmen, hingegen hatten 54 % nichts gegen eine Erhöhung der Mehrwertsteuer um ein Promille einzuwenden, je 12 % fanden, dass ein gänzlicher oder teilweiser Verzicht auf den Berufskostenabzug bei den Steuern zumutbar wäre, und die restlichen 22 % wären sogar für eine Lohnabgabe (ähnlich wie bei der AHV) zu haben.

Ebenso hat Pro Bahn Schweiz eine interne Stellungnahme zur Unterstützung von Bahn Grossprojekten erarbeitet. Grundsätzlich werden sie alle unterstützt und die Sektionen sind frei, entsprechenden Komitees beizutreten. Alternative Projekte können wohl erwogen werden, sie dürfen aber nicht zu einer Verzögerung des entsprechenden Vorhabens führen.

Schliesslich konnte sich Pro Bahn dank eines Vortrags von Kaspar Woker auch bei Ovest Rail bekannt machen und so die Fühler Richtung Welschschweiz ausstrecken. Ebenso hat sich Pro Bahn Schweiz in der Vernehmlassung zur Sicherheit in den Zügen geäussert und ausgeführt, dass das Kontrollpersonal durchaus mit polizeilichen Kompe-

tenzen ausgestattet werden solle, worüber es bisher nicht verfügte. Hingegen soll es nach Meinung von Pro Bahn Schweiz nicht mit Schusswaffen ausgerüstet werden.



Foto: ZSG

Sekretariat

Eine wichtige Drehscheibe in jedem Verein ist das Sekretariat. Neben der Protokollierung der Sitzungen und der Organisation der Delegiertenversammlungen ist es künftig für die Beantwortung von Anfragen per Mail, Post oder Telefon zuständig, je nach Bedarf kann es auf die Mitarbeit der Fachleute aus dem Zentralvorstand, den Ressorts oder ggf. den Sektionen zurückgreifen. Ebenso wird es für den Unterhalt der Website zuständig sein, sobald die Neugestaltungsarbeiten des Internetportals von Pro Bahn Schweiz abgeschlossen sein werden. Das Postfach in Zürich besteht zwar weiterhin, doch wird die Post ans Sekretariat umgeleitet, welches am Domizil des Sekretärs, Hans Rothen zu finden ist, der von seiner Frau Christa unterstützt wird. Im Rahmen der Statutenrevision ist vorgesehen, als Vereinsdomizil dasjenige des Präsidenten anzugeben, was erlauben wird, das Postfach in Zürich gänzlich aufzuheben.

Internas aus dem Zentralvorstand

An insgesamt neun Sitzungen sind die laufenden Probleme besprochen und Lösungen gesucht und erarbeitet worden. Dazu fanden vier Planungskonferenzen statt.

Im personellen Bereich musste leider der krankheitsbedingte Ausfall von Präsident Edwin Dutler hingenommen werden. Aus diesem Grund hat der Vizepräsident diesen Bericht verfasst. Kurz nachdem der Bericht bereits geschrieben war, hat uns die

Meldung erreicht, dass Edwin Dutler aus den erwähnten Gründen von seinem Amt als Präsident zurücktreten wird. Die verschiedenen, gesundheitlichen Probleme haben doch mehr an seinen Kräften gezehrt, als ihm lieb war. So hat er sich zu diesem Schritt entschieden, was ihm nicht leicht gefallen ist, denn er war mit Leib und Seele Präsident von Pro Bahn Schweiz. Er hat es mit seiner konziliananten Art bestens verstanden, bei den Transportunternehmungen darauf hinzuwirken, dass Pro Bahn Schweiz nicht nur als Organisation sondern auch als Partner anerkannt wird. Ebenso hat er die Anliegen der Kundinnen und Kunden nachhaltig vertreten, aber auch eingesehen, wenn etwas nicht machbar war, was dann vielleicht kundenseitig nicht immer verstanden wurde. An unzähligen Anlässen hat er im In- und Ausland teilgenommen und sein Netzwerk – nein dasjenige von Pro Bahn Schweiz! – kontinuierlich ausgebaut. Davon kann Pro Bahn Schweiz heute profitieren. Er hat die Politik der kleinen Schritte konsequent verfolgt und er hat so Pro Bahn Schweiz weitergebracht. An dieser Stelle sei Edwin Dutler für sein grosses Engagement und Wirken der herzliche Dank ausgesprochen und ihm gute und vollständige Genesung gewünscht. Er hat sich bereit erklärt, weiterhin im Zentralvorstand als Beisitzer mitzuwirken, auf diese Weise können wir nach wie vor von seinen Erfahrungen profitieren.

Vizepräsident Kurt Schreiber wird das Amt des Präsidenten ad interim bis zu den Wahlen 2012 übernehmen. An der Delegiertenversammlung soll dann die definitive Wahl stattfinden.

Ebenso hat Dr. Heinrich Estermann per Delegiertenversammlung 2011 seinen Rücktritt erklärt. Mit seinen Beiträgen hat er viele Sitzungen belebt, zum Nachdenken angeregt, aber auch Gedankenanstösse vermittelt und je nach Situation mit persönlichem Einsatz mitgeholfen, dass es mit einem stecken gebliebenen Projekt wieder vorwärts geht. Auch ihm sei für seinen Einsatz der beste Dank ausgesprochen.

Dank an alle Beteiligten

Auch im vergangenen Jahr ist auf allen Ebenen gute und wertvolle Arbeit geleistet worden, die in unzähligen Besprechungen eingeflossen ist und unseren Ruf als kompetenten Partner in Fragen des öffentlichen Verkehrs gestärkt hat. All das war mit einem grossen Einsatz verbunden, der in unzähligen Freizeitstunden geleistet worden ist. An dieser Stelle gebührt allen Betroffenen ein herzliches „Danke schön“.



Foto: Postauto AG

... und zum Schluss noch dies

In weniger als zehn Jahren werden die Züge durch den Gotthard-Basistunnel rasen, damit wird das Tessin näher an die Deutschschweiz rücken. Ein wichtiger Schritt zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene kann vollzogen werden. Unser Land sorgt für optimale Verkehrsbedingungen, nur nützen diese Anstrengungen wenig, wenn die Zulaufstrecken in Deutschland und Italien nicht ausgebaut werden. Aber auch in der Schweiz selber erleben wir Verzögerungen: Vor 16 Jahren wurde die Alpeninitiative vom Volk angenommen. Die Umsetzung lässt immer noch auf sich warten. Anders bei der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels: Auch dort soll der Volkswille nicht berücksichtigt werden: Mit neuen Anläufen und Argumenten wird versucht, eben diesen Volkswillen zu „drehen“. Dabei bestünde gerade in diesem Zusammenhang die Chance, dass bei einer Reparatur des bestehenden Strassen-Gotthard-Tunnels die Eisenbahn während der Reparaturarbeiten diese Aufgabe übernehmen könnte, was beweisen würde, dass auch in dieser Beziehung Schiene und Strasser gute Partner sein könnten.

Wie auch immer – Pro Bahn Schweiz will sich weiterhin für optimale Bedingungen im öffentlichen Verkehr einsetzen – auch in Zukunft ist mit Pro Bahn Schweiz zu rechnen.

Kurt Schreiber, Vizepräsident

Au ZH, Ende März 2011

Anhang zum Jahresbericht

Jahresbericht 2010 des Ressorts Sektionen

An der Delegiertenversammlung 2010 wurde ich in den Zentralvorstand gewählt; an der anschliessenden konstituierenden Sitzung übernahm ich den Vorsitz im Ressort Sektionen.

An der folgenden Planungskonferenz auf der Rigi am 19. Juni lernte ich erstmals alle Sektionspräsidenten kennen. Erste informelle Gespräche gaben mir einen Fingerzeig, in welche Richtung ich meine Arbeit ausrichten wollte.

Andererseits wurde an eben diesem Anlass die neue Organisationsstruktur von Pro Bahn Schweiz diskutiert und verabschiedet, welche vorsieht, kein Ressort Sektionen mehr zu führen, sondern jede Sektion einem Mitglied des Zentralvorstandes zuteilt. Von dieser zu diesem Zeitpunkt eher abschreckenden Randbedingung liess ich mich aber nicht einschüchtern und versuchte, in der verbleibenden Zeit etwas in Bewegung zu bringen.

Deshalb besuchte ich möglichst viele Vorstandssitzungen der Sektionen; diese haben die Tendenz, ihre Sitzungen an den gleichen Tagen und Daten abzuhalten, so dass ich nicht im gewünschten Mass zum Besuchen kam. Überall wurde ich warm willkommen geheissen.

Ich sehe meine Aufgabe primär im Zuhören und dann im Weitertragen von Anliegen oder Ideen, sei das in den Kreis des Zentralvorstandes, sei das in andere Sektionen, die ja häufig gleiche Probleme und Schwierigkeiten kennen. Zwischendurch bin ich auch der Bote, der eine Nachricht vom Zentralvorstand in die Sektionen übermittelt. Konkreter kann ich nach knapp sechs Monaten Einarbeitungszeit noch nicht werden.

Bis zu seinem Austritt aus dem Zentralvorstand im Dezember hatte übrigens Kaspar Woker für mich die Verbindung zur Sektion Tessin übernommen; im 2011 werde ich es tun, trotz der Tatsache, dass ich kein Italienisch spreche. Mir ist aber bereits aus dem Süden signalisiert worden, das sei kein unüberwindbares Problem.

Andreas Theiler
Leiter Ressort Sektionen

März 2011

Jahresbericht 2010 des Ressorts Fahrplan

- 7 Ressortsitzungen inkl. Besuch beim FV SBB
- 5 Untergruppensitzungen (Zürich-Chur)

Ziel:

Neue Ausrichtung des Ressorts (Weg vom Fahrplanverfahren hin zur Angebotsplanung aus Kundensicht)

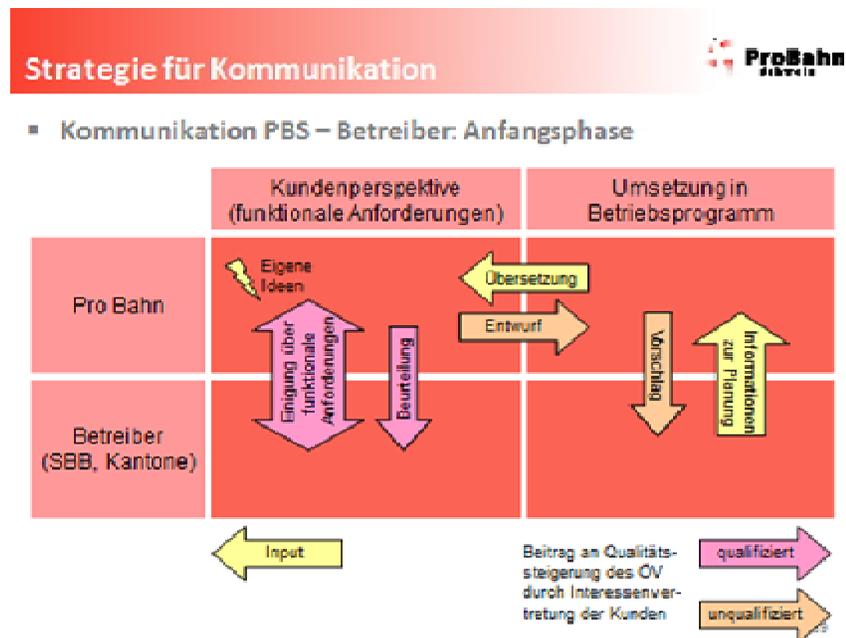
Vorgehen 2010:

1. Das Ziel 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 Kundensicht zwischen Raum A und B mit einer gewünschten Reisezeit, einem Takt und ob diese Verfügbarkeit direkt oder mit umsteigen gewünscht wird (siehe Abbildung 1) zu fordern. Die Methode wurde von der Firma Emch+Berger AG Bern entwickelt (publiziert in Schweizer Eisenbahn Revue 2010/11 und 2011/01) und für die versuchsmässige Anwendung zur Verfügung gestellt.
2. Die neue Methode wurde an der DML Zürich und an der Strecke Zürich-Chur erfolgreich angewendet. Die Resultate waren, dass die DML aus Kundensicht wenig bringt in Bezug der Verfügbarkeiten in der Relation zu den hohen Kosten von zwei Milliarden Franken. Für die Strecke Zürich-Chur konnte ein alternatives Angebot mit weniger Zügen, aber besseren Verfügbarkeiten aus Kundensicht entwickelt werden.

Die vom Ressort Fahrplan durchgeführte Planung aus Kundensicht und die Reaktion von Pro Bahn Schweiz waren nicht deckungsgleich. Darum wurde nach Diskussionen beschlossen, das alternative Angebot nicht weiter zu verfolgen und veröffentlichen.

Vorgehen 2011:

1. Es soll eine Kommunikationsstrategie erarbeitet werden, wie die neue Methode von Pro Bahn Schweiz gegen aussen kommuniziert werden soll (Abbildung 1).



- Kommunikation PBS – Betreiber: langfristiger Zielzustand

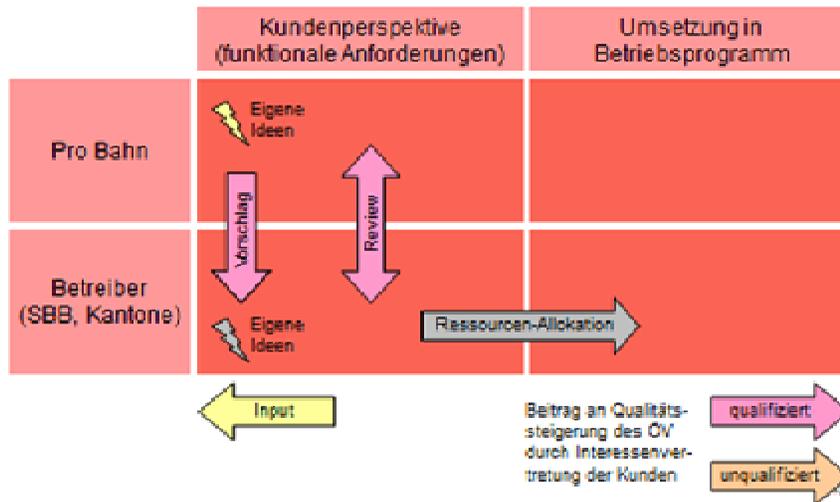


Abb. 1: Mögliche Strategie für die Kommunikation der neuen Methode.

2. Es soll ein Angebot für den GBT mittels Methode „Verfügbarkeiten auf der Basis der Wahrnehmung der Kunden“ erarbeitet werden. Das Angebot soll mittels oben erwähnten Kommunikationskonzepts kommuniziert werden. Das Ressort kann weiterhin auf die methodische Zusammenarbeit mit Emch+Berger AG Bern zählen.
3. Es wird neu die Onlinemitarbeit (KAUA - Kommentieren und Absegnen von Untergruppen-Arbeiten) im Ressort Fahrplan eingeführt, um Doppelspurigkeiten mit den Sektionen zu verhindern, weniger Ressort Fahrplan Sitzungen abzuhalten und zur breiteren Beteiligung an der Ressortarbeit.

Bastian Bommer
Leiter Ressort Fahrplan

März 2011



Foto: SBB