

Jahresbericht 2024

Pro Bahn äussert weiterhin seine Besorgnis über die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Trotz erheblicher Investitionen in den Sektor bleibt der Marktanteil der Bahnen seit über 15 Jahren stagnierend. Aus diesem Grund hat Pro Bahn weiterhin den Fokus auf die Verkehrspolitik gelegt und setzt sich aktiv für die Einführung eines einheitlichen einfachen Tarifs ein, das für alle Bürgerinnen und Bürger in der Schweiz bezahl- und nutzbar ist. Wir haben diese Entwicklungen im Berichtsjahr aufmerksam beobachtet und uns weiterhin für eine positive Veränderung im öffentlichen Verkehr eingesetzt.

1. Ressort / Arbeitsgruppen – Behandlung Fachthemen

1.1 Ressort Fahrplan und Angebotsplanung

Internationaler Personenverkehr

Pro Bahn Schweiz ist enttäuscht über die Kürzung der Gelder zur Förderung des internationalen Personenverkehrs von 30 auf 10 Millionen Franken. Finanziert werden diese aus den Erlösen der Versteigerung der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge und nicht aus der Bundeskasse. In der Schweiz fehlt es am politischen Willen, Nachtzüge zu fördern. Darunter leidet nicht nur das Klima, sondern auch die SBB. Solange die Gelder nicht gesichert sind, kann das Unternehmen nicht planen und auch kein Rollmaterial bestellen. **Die SBB hat seit 2020 Projektideen bereit, die umgesetzt werden können, falls die Förderung des internationalen Personenverkehrs durch das CO2-Gesetz ermöglicht wird. Die Entscheidung darüber liegt bei der Politik!**

Generell fordert Pro Bahn im internationalen Personenverkehr:

- Einfache Planung und Buchung: **Einheitliche Buchungsplattform** für grenzübergreifende Tickets, für alle Anbieter und Verbindungen und Preisvergleich zwischen verschiedenen Anbietern.
- Buchungszeitraum: Möglichkeit der Buchung auch **mehr als sechs Monate im Voraus** (wie bei Flugportalen), unter Vorbehalt von Fahrplanänderungen.
- **Attraktive und transparente Preise:** Hohes Kontingent für günstige Plätze. Für Transparenz und Übersichtlichkeit Preise gestaffelt nach Flexibilität und Stornierbarkeit der Tickets angeordnet.
- **Genügend Liegemöglichkeiten:** Genügend Abteile, z.B. durch Doppeldeckerwagen.
- **Direkte Verbindungen:** Direktverbindungen aus allen Landesteilen der Schweiz an viele verschiedene Destinationen und attraktive Umstiege.
- **Fahrgastrecht, Kulanz:** Verbraucherschutz auch auf Verbindungen mit mehreren Fahrabschnitten, die von unterschiedlichen Betreibern durchgeführt werden, z.B. bei verpassten Anschlüssen (sog. Durchgangsfahrkarten).

Beim Angebot sind folgende Verbesserungen nötig:

- Direkter Zug von Interlaken via Bern – Basel - Charles de Gaulle - Lille nach Bruxelles
- Verlängerung von Zügen nach Lyon und Mulhouse
- Direkter Zug nach Marseille und Nice, nicht nur vereinzelt im Sommer
- Nachtzüge nach Barcelona und Rom
- Angebot und Anschlüsse am Simplon optimieren
- Mehr Direktzüge auch aus Basel, Bern und Genf nach Venedig, Florenz und Rom über die Schnellfahrstrecken

Koordination Fahrplanverfahren 2024

Das Ressort Fahrplan platzierte bei den Kantonen BE, JU, NE, VD, GE, VS, FR, SO, BL und BS Fahrplan-/Angebots-Begehren mit Schwerpunkt internationalen Personenverkehr via Simplon nach Italien und betreffend Fahrplankonzept 2025 in der Westschweiz entlang des Jurasüdfusses via die Busigny-Verbindungskurve nach Genf.

Mit dem Wegfall des Direktzuges vom Jurasüdfuss nach Genf sind wir unzufrieden und fordern eine möglichst zeitnahe Wiedereinführung mit heutiger Fahrzeit. Gerade in Zeiten von Klimamassnahmen und Mobilitätswende verstehen wir die Angebotsverschlechterung nicht. Auch am Genferseebecken wächst der Unmut, wie die Medien berichteten. Wir werden uns weiterhin für dieses Anliegen einsetzen.

- Im Rahmen des Übergangskonzepts sollte das Umsteigen in Renens so schnell wie möglich auf demselben Bahnsteig erfolgen können.
- Die Situation am Simplon ist weiterhin inakzeptabel. Wir fordern, dass sich die Schweiz auf Ministeriebene für die Führung einzelner EC-Züge via Novara während den Bauarbeiten einsetzt.
- Auch sollte in Domodossola der Anschluss auf den Regionalzug von Milano Centrale und umgekehrt angeboten werden. Der Regionalzug hat nun fast die gleiche Fahrzeit wie der EC und wird in Domodossola nur um wenige Minuten verpasst.



Eurocity: Ausgebucht und überfüllt **Regionalzug:** Keine Anschlüsse, enge Verhältnisse im Bahnhof und Zug

1.2 Arbeitsgruppe Ticketing

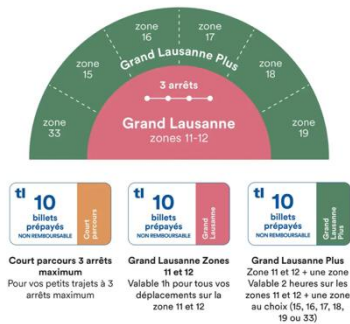
Wieder fanden mit Alliance SwissPass mehrere Treffen statt. Themen waren u.a. die Abschaffung der Stempelkarte sowie myRIDE und Kulanzregelung bei E-Tickets.

Pro Bahn fordert Ersatzlösung für Stempelkarte

Die Ersatzlösung muss besser sein als die bisherige Stempelkarte, zukunftsfähig und einfach nutzbar für alle Kundinnen. Als gutes Beispiel dient die Prepaid Card in Lausanne.



Cards to suit your transport needs



Kulanz bei E-Tickets

Pro Bahn Schweiz begrüsst die Kampagne, die Kunden daran erinnert, vor dem Einsteigen ein gültiges E-Ticket zu erwerben. Die Kampagne sollte aber für die Kunden beim Einsteigen sichtbar sein, als dies im Moment der Fall ist. Zum Beispiel durch auffallende Kleber beim Einsteigen in das Fahrzeug am Boden oder Fenster. Wir erwarten zudem, dass es bald möglich sein wird, in der App beim Kauf eines Tickets auszuwählen, ob dieses sofort oder erst für die Verbindung der Fahrplanauskunft gültig sein soll. Auch erwarten wir Kulanz ohne Bearbeitungsgebühr bei einem Fehl- oder Doppelkauf oder Problemen beim Kaufprozess/Check-In.

myRIDE Die neue Einfachheit des öV Schweiz

Den öffentlichen Verkehr zu benutzen, ohne sich im Vorfeld Gedanken darüber zu machen, wie viele Fahrten im nächsten Monat oder Jahr unternommen werden und welches Abonnement (Verbundabonnement, HalbtaxPlus 1000, 2000, 3000 oder GA) am besten zum individuellen Reiseverhalten passt, das ist mit myRIDE möglich.

Die öV-Branche will im 2025 myRIDE weiterentwickeln und offene Fragen klären. So soll die Basis für eine einfache Nutzung des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden. Ende 2025 entscheidet die öV-Branche über die definitive Einführung des neuen Preissystems.

Pro Bahn Schweiz ist erfreut, dass schweizweit ein grundlegend neuer Einzelbillettarif basierend auf den gefahrenen Kilometer eingeführt wird und die regionalen Zonensysteme für Einzelbillette ersetzt werden. So wird das Ende des Tarifwirrwarrs Realität. Das Smart Abo kostet nur 15 Franken pro Monat im Vergleich zu 190 Franken für ein Jahres-Halbtax. Es ermöglicht ebenfalls Fahrten zum halben Preis und macht den öV attraktiver für Gelegenheitsnutzer.

Während der gesamten Feldtest-Phase wurden Nutzerinnen und Nutzer zu ihrem Verhalten und ihrer Zufriedenheit befragt. Die Ergebnisse waren positiv: Tester schätzten ihre frühzeitige Einbindung in die Systementwicklung. Insgesamt ergaben die Umfragen ein positives Bild und hohe Empfehlungsraten für das neue System. Pro Bahn Schweiz erwartet, dass dieses Vorgehen auch bei anderen Projekten in Zukunft angewendet wird.

In einer nächsten Phase müssen auch Non Digitals (z.B. Kinder) oder Spontankunden (z.B. Ferienreisende) mittels einfachem Zugang vom neuen Tarif profitieren können. Hierfür sind ausreichende finan-

zielle und personelle Mittel erforderlich. Es ist auch wichtig, dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Kleingruppen oder Familien mit älteren Kindern erschwinglich wird. MyRIDE bietet die Möglichkeit, diesen Nachteil gegenüber dem Auto zu beseitigen. Aktuell sind die Kosten für eine gemeinsame Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln für Familien mit Kindern über 16 Jahren im Vergleich zum Auto zu hoch.

MyRIDE erfüllt weiterhin die Erwartungen von Pro Bahn Schweiz. Mit der Einführung einer neuen transparenten Einzelbillett-Tarifstruktur für die gesamte Schweiz wird es möglich, nachhaltig öV-Umsteiger zu gewinnen, die Kundenfreundlichkeit und -zufriedenheit zu steigern sowie einen fairen und transparenten Tarif für alle anzubieten. Dies führt zu attraktiveren Preisen im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Freizeitfahrten ausserhalb des Verbundgebiets lohnen sich in Zukunft mit myRIDE auch für heutige Inhaber eines Verbundabonnements. Kundenfallen gehören auch der Vergangenheit an.

Es ist von grosser Bedeutung, dass das Projekt weiterhin in enger Zusammenarbeit mit den Kunden weiterentwickelt wird, eine hohe Priorität genießt und zwingend die Einfachheit bei der Benutzung behält.

1.3 Arbeitsgruppe Velo/Individualraum

Auch 2024 konnte sich Pro Bahn beim Thema Velotransport aktiv in der öV-Branche einbringen, hauptsächlich durch den Velofachbeirat der Schweizer Transportunternehmen. Mit diesem Gremium fanden auch dieses Jahr wieder zwei Sitzungen statt und neben mehreren Velo-Organisationen konnte Pro Bahn die Interessen aller Kundinnen und Kunden vertreten.

Die Situation mit Velotransporten im Fernverkehr stabilisiert sich langsam auf dem neuen, höheren Niveau gegenüber der Zeit vor der Pandemie. Die Transportunternehmen stehen weiterhin vor grösseren Herausforderungen und es kommt zu Konflikten zwischen Leuten, die ein Velo im Zug transportieren wollen und anderen Fahrgästen, insbesondere solchen mit viel Gepäck oder einem Kinderwagen.

Pro Bahn hat sich auch dieses Jahr dafür eingesetzt, dass es im öV Platz für alle hat. Wir müssen aber auch anerkennen, dass der Druck von Pro Bahn und unseren Partnerorganisationen seine Wirkung entfaltet und unterdessen vieles besser funktioniert.

Besonders interessant war dieses Jahr die Mitwirkung für die Zukunft der SBB-Fernverkehrszüge. In einer sehr frühen Phase einer Neubeschaffung untersucht die SBB neue Einrichtungskonzepte. Mit dem Velofachbeirat gab es eine ausführliche Betrachtung der aus Holz gebauten Studienkonzepte. Neben Tests mit Velos gab es produktive Diskussionen zu den Plänen für die Velo- und Multifunktionsabteile.

2. Stellungnahmen

2.1 Änderungen der Ausbauprogramme

Die Stellungnahme zu 23.055 s BRG. Änderungen bei Ausbauprogrammen der Bahninfrastruktur und neue Langfriststrategie „Perspektive Bahn 2050“ hat Pro Bahn Schweiz am 4. Januar 2024 eingereicht.

Pro Bahn stellte darin folgende Forderungen:

- Es ist ein langfristiges gesamtschweizerisches Angebotskonzept wie bei Bahn 2000 zu erstellen, welches als Grundlage für die weiteren Ausbauten dient – auch von Bahn 2050. Darüber hat das Parlament und nicht das BAV zu entscheiden.

- In erster Priorität ist so schnell als möglich ein Angebotskonzept zu erstellen, welches aufzeigt, wie die Abbaumassnahmen von 2035 vermieden werden können. Die dazu nötigen Investitionen sind prioritär zu behandeln.
- Der Bundesrat ist aufzufordern, die absolut ungenügende Vorlage „Bahn 2050“ zu überarbeiten.

2.2 Verpflichtungskredit für Abgeltung regionaler Personenverkehr

Am 17. Oktober 2024 reichte Pro Bahn Schweiz die Stellungnahme für den Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2026 – 2028 ein.

Aus Sicht Pro Bahn Schweiz erachten wir es unter Berücksichtigung der notwendigen Priorisierungen als unbedingt erforderlich, den vom Bundesrat beantragten Verpflichtungskredit um CHF 210 Millionen zu erhöhen. Dies entspricht 60 % der Lücke zwischen dem im Jahr 2023 ermittelten Finanzierungsbedarf und dem veranschlagten Verpflichtungskredit des Bundesrats. Konkret bedeutet dies eine Kredithöhe von CHF 3'706 Millionen.

Die Stellungnahmen sind auf unserer Website aufgeschaltet.

3. Vereinsintern

Strategie 2024 - 2026: Fortschritte im Jahr 2024

Auch im Jahr 2024 haben wir die strategische Weiterentwicklung von Pro Bahn vorangetrieben.

Der Zentralvorstand ist zum Schluss gekommen, dass es zwingend eine Entschlackung der Strukturen braucht. Die einzelnen Sektionen bzw. Vereine binden Personalressourcen und sind auch nicht mehr zeitgemäss. Junge, die sich thematisch engagieren wollen, wollen nicht mehr zwingend Mitglied eines Vereins mit Vereinsverpflichtungen und Sitzungsintervallen sein. Allgemein ist das traditionelle Vereinskonzept (mit Vorstand, Mitgliedschaft, internen Anlässen etc.) am Aussterben; junge Leute interessieren sich nicht mehr dafür. Hingegen können junge Leute für Projekte durchaus gewonnen werden und sie engagieren sich dafür gerne, da ein Projekt einen klaren Anfang und ein Ende hat, an welchem man Bilanz zieht und normalerweise konkrete Resultate erreicht.

Im April 2024 hat der Zentralvorstand an seiner Sitzung die Strategie für die geplante Neuausrichtung von Pro Bahn Schweiz verabschiedet und im Juni an einem eintägigen Workshop in Luzern mit Vertretern aller Sektionen vorgestellt und diskutiert. Weil die dort vorgeschlagene Arbeitsgruppe nicht zustande gekommen ist, hat der Zentralvorstand sich für eine Lösung entschieden, die es den einzelnen Sektionen überlässt, sich der Neuausrichtung von Pro Bahn Schweiz anzuschliessen oder nicht. Mit der Sektion Pro Bahn Espace Mittelland fanden diesbezüglich Gespräche statt, da ein Antrag auf Auflösung des Vereins im Raum stand. Der Zentralvorstand ist überzeugt, Pro Bahn mit den neuen Strukturen weiterhin nachhaltig zu entwickeln, professioneller und zukunftsfähig aufzustellen.

Aktivitäten Zentralvorstand

Neben den acht Vorstandssitzungen fanden auch noch ganztägige Strategieworkshops sowie verschiedene Arbeitsgruppen-Sitzungen statt. Alle Zentralvorstandsmitglieder standen im Rahmen ihrer Aufgaben auch regelmässig mit Verantwortlichen der öV-Branche im Austausch.

27. Delegiertenversammlung vom 4. Mai 2024

Die Delegiertenversammlung mit den statutarischen Geschäften fand am Vormittag in einem historischen Bahnwagen im Bahnhof der OeBB in Balsthal statt. Mit Sven Gildinson konnten wir den Zentralvorstand gezielt verstärken. Nach der Teilnahme an mehreren Vorstandssitzungen entschied er sich, sich definitiv bei Pro Bahn zu engagieren. Er wurde einstimmig in den Zentralvorstand gewählt. Nach einem feinen Zmittag ergab sich die Gelegenheit, den Fuhrpark an historischen Fahrzeugen im Bahnhof Balsthal zu besichtigen. An die OeBB geht ein herzliches Dankeschön für die Gelegenheit zur Besichtigung des Depots unter fachkundiger Führung sowie fürs Gastrecht.

Sektionen

Die Sektionen berichten über ihre Aktivitäten in ihren eigenen Jahresberichten im Rahmen ihrer Mitgliederversammlungen. Die Jahresberichte sind wie gewohnt auf www.pro-bahn.ch unter der jeweiligen Sektion aufgeschaltet.

Sektionspräsidentenkonferenzen

Im Berichtsjahr wurde eine Präsidentenkonferenz durchgeführt. Daneben fand ein ganztägiger Workshop zur Strategie von Pro Bahn Schweiz statt.

Geschäftsstelle

Auch strukturell hat sich unser Verein weiterentwickelt. Im März konnten wir die nicht optimale Geschäftsstellen-Lösung mit der OeBB mit einer temporären Geschäftsführerin ablösen, die sich innert kurzer Zeit eingearbeitet hat und unseren Vorgaben vollumfänglich gerecht wurde.

Pro Bahn Schweiz, 8050 Zürich, info@pro-bahn.ch, 078 878 03 23

Finanzergebnis

Dank dem unermüdlichen Einsatz unseres Zentralvorstandmitgliedes Edwin Dutler konnten wir einmal mehr erfreuliche Inseerateinnahmen verzeichnen. Die Einarbeitung der neuen Geschäftsführerin und die Übergabe der Geschäftsstelle von der OeBB an Luethi + Partner GmbH hat im Gegenzug zu Mehrkosten geführt, die aber weitgehend durch die Auflösung eines Teils der Rückstellungen, die ausdrücklich für die Geschäftsstelle gebildet wurden, abgedeckt werden konnten. Es resultiert deshalb nur ein Verlust von CHF 2'685.65.

Mitgliederentwicklung

Die erfreulichen Neueintritte vermögen die hauptsächlich altersbedingten Austritte von Einzelmitgliedern nicht aufzufangen. Die Zahl der Einzelmitgliedschaften hat erneut um ca. 3.5 % abgenommen. Die übrigen Mitgliederkategorien sind stabil geblieben. Wir sind überzeugt, dass wir mit unseren geplanten strategischen Massnahmen eine positivere Mitgliederentwicklung erreichen werden.

Unser jährlicher Aufruf

Gewinnen Sie Ihre Freunde und Bekannte für eine Mitgliedschaft bei Pro Bahn Schweiz und unterstützen Sie damit unser ehrenamtliches Engagement für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung, sei es in Form Ihrer Mitgliedschaft oder Spende. Auskünfte finden Sie dazu unter www.pro-bahn.ch.

Ein herzliches Dankeschön an alle!

Ein herzliches Dankeschön an alle Mitglieder sowie an unsere Gönnerinnen und Gönner für ihre wertvolle Unterstützung, ihre Treue und das entgegengebrachte Vertrauen. Ein besonderer Dank gilt auch unseren Vorstandskollegen für ihr engagiertes Wirken, ihre grosse Flexibilität und ihre Bereitschaft, aussergewöhnliche Leistungen zu erbringen. Dank unseres Pro Bahn-Zusammenhalts konnten wir zahlreiche anstehende Themen erfolgreich angehen. Gemeinsam werden wir uns weiterhin für einen kundenfreundlichen öffentlichen Verkehr einsetzen und dafür sorgen, dass der öffentliche Verkehr in Zukunft wieder an Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gewinnt.

Der Jahresbericht ist eine Kollektivarbeit des Zentralvorstandes

Karin Blättler
Präsidentin

Luzern, im April 2025