

## Jahresbericht 2023

### 1. Verkehrspolitik

Pro Bahn ist besorgt über die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Trotz riesiger Investitionen stagniert der Marktanteil der Bahnen seit mehr als 15 Jahren. Pro Bahn hat daher u.a. den Schwerpunkt auf die Verkehrspolitik sowie auf die Einführung eines schweizweit bezahlbares einheitliches Tarifsystem gelegt und wird diese Entwicklungen auch im kommenden Jahr genau verfolgen.

Die bisher erfolgreiche Planungsphilosophie von Bahn 2000, dass Infrastrukturausbauten eine Folge von Angebotskonzepten sein müssen, wurde umgekehrt. Die grundlegenden strategischen Fragen bleiben unbeantwortet: Wollen wir weiterhin ein Knotensystem à la Bahn 2000? Welches sind die künftigen Knoten, welche Fahrzeiten sind dazu erforderlich? Sollen die Schwerpunkte hauptsächlich auf mittlere und kurze oder vermehrt auch auf lange Distanzen gelegt werden usw.? Es werden Infrastrukturen geplant und gebaut, ohne Kenntnis der genauen Anforderungen und Auswirkungen auf das Angebot. Die Folge sind erschreckende Abbauten wie der Fahrplan 2025 und der Entwurf 2035 zeigen. So schafft das BAV-Fakten, die von der Politik nicht mehr rückgängig gemacht werden können. Das Parlament müsste daher das BAV auffordern ein **langfristiges gesamtschweizerisches Angebotskonzept** wie bei Bahn 2000 zu erstellen, welches **als Grundlage für die weiteren Ausbauten** dient - auch von Bahn 2050. Die Entscheide über diese Grundlagen müsste die Politik und nicht das BAV fällen.

### 2. Ressort / Arbeitsgruppen – Behandlung Fachthemen

#### 2.1 Ressort Fahrplan und Angebotsplanung

##### **Koordination Fahrplanverfahren 2023**

Das Ressort Fahrplan platzierte bei den Kantonen BE, JU, NE, VD, GE, SO, AG, 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 Bussigny-Verbindungskurve nach Genf.

- Das bisherige Angebotskonzept einer schnellen Verbindung von Basel, dem Laufental und dem Jurasüdfuss über die Bussigny-Verbindungskurve nach Genf hat sich bewährt und muss beibehalten werden oder so rasch wie möglich wieder eingeführt werden (nicht erst 2040 oder später). Dies ist auch so im développement du trafic (Regionale Gesamtperspektive) der Kantone und der SBB im Horizont «demain» wie auch «après-demain» so vorgesehen. Das Konzept Fahrplan 2025 Westschweiz muss somit an das Kundenbedürfnis und das développement du trafic der Kantone und der SBB angepasst werden.
- Beim Übergangskonzept muss die Anschlusssicherung in Renens gewährleistet sein.
- Es muss genügend Platz in den Zügen Genève–Renens (v.a IR90) haben.
- Das vierte Zugpaar Basel – Bern – Brig - Milano muss so rasch wie möglich wieder angeboten werden und nicht erst irgendwann in der fernen Zukunft.
- Zusätzlich braucht es ein fünftes Zugpaar Basel - Milano: Im Gegensatz zu Genf - Milano sind die Züge taktintegriert, benötigen also keine Zusatzleistung auf Schweizer Boden.
- Die Anschlüsse in Visp und Brig müssen gewährleistet sein, auch mit den neuen Fahrzeiten 2025 zwischen Bern und Visp/Brig.

### ***Kahlschlag beim Angebot im internationalen Personenverkehr am Simplon***

Der internationale Personenverkehr auf den Linien Basel – Bern / Genf – Lausanne – Brig – Domodossola – Milano soll ab Fahrplanjahr 2024 (bis ca. 2028) durch Bauarbeiten für den 4m-Korridor zwischen Domodossola und Sesto Calende MO – FR für ein mehrstündiges Unterhaltsfenster deutlich eingeschränkt werden.

Die EC auf dieser Linie werden aktuell bereits sehr stark frequentiert und weisen öfter keine freien Plätze mehr auf. Das Angebot sollte in den kommenden Jahren der steigenden Nachfrage entsprechend ausgebaut werden können. Dies wird durch die kommenden Einschränkungen erschwert. Wir haben die nachfolgenden Möglichkeiten für eine Aufrechterhaltung / Anpassung / Erweiterung des Angebots geprüft und sind der Meinung, dass die Kantone Basel-Stadt, Solothurn, Bern, Wallis, Waadt und Genf ebenfalls ein vitales Interesse an einem attraktiven Angebot auf diesen Achsen haben müssten. Wir übermittelten diesen Kantonen im Rahmen des Fahrplanbegehrens unsere Vorstellungen und hoffen darauf, dass die Kantone unsere Anliegen gegenüber den Anbietern bei der Angebotsplanung einbringen. Es sind diese

- Führung einzelner EC-Züge via Novara
- Verstärkung weiterhin verkehrender EC
- Zusätzliches EC-Zugpaar ausserhalb des Sperr-Intervalls
- Zusätzliches Bus-Angebot

### ***Züge aus Mailand sollen früher abfahren***

In den Medien war zu entnehmen, dass auf der Simplon-Achse von Milano über Brig nach Genf oder Basel die Pünktlichkeit laut SBB «über den vergangenen Sommer gesunken ist, weshalb gemeinsam mit den italienischen Partnern an Verbesserungen gearbeitet werde». Namentlich prüfen die SBB eine frühere Abfahrt ab Milano Centrale. Das soll mehr Reserven im Fahrplan ermöglichen. Für Passagiere, die durch den Lötschberg-Basistunnel fahren, bedeutet dies, dass ein Teil des Zeitgewinns wieder vernichtet würde, den der 5,9 Milliarden Franken teure Tunnel brachte.

Von dieser Idee hält Pro Bahn Schweiz nichts, da der internationale Personenverkehr nach Italien durch den Simplon noch unattraktiver wird. Aus unserer Sicht sind die Grenzkontrollen der Grund für die Zeitverluste. Bei der Abfahrt in Domodossola ist die Verspätung oft um einige Minuten höher als bei der Ankunft. Zu prüfen sind darum Grenzkontrollen zwischen Stresa und Domodossola oder Domodossola und Brig.

## **2.2 Arbeitsgruppe Ticketing**

Insgesamt fanden mit Alliance SwissPass vier Treffen statt. Thema waren u.a. die Abschaffung der Mehrfahrtenkarten sowie die Entschädigung der Pendler infolge der Sperrung des Gotthardbasistunnels.

### ***Pro Bahn lehnt Tarifierhöhungen im öV ab***

Tarifierhöhungen im öV stehen wir ablehnend gegenüber. Wer nach der Pandemie auf den öV umsteigt (weil er z.B. mehr im Homeoffice arbeitet und deshalb auf ein eigenes Fahrzeug verzichtet), soll nicht mit einem schlechteren oder teureren Angebot konfrontiert werden. Ebenfalls auch die Stammkunden nicht.

### ***Halbtax PLUS***

Bereits im August 2019 hatte die Vorgängerorganisation von Alliance SwissPass (ch-direct) in einer Preis- und Sortimentsstrategie erkannt, dass es eine geeignete Alternative zwischen dem Halbtax und dem Generalabonnement braucht. Besonders während der Corona-Zeit war das Bedürfnis der öV-Kundinnen und –Kunden nach so einer flexiblen Lösung gross. Erst vier Jahre später ist es so weit und diese Lücke wird mit dem Halbtax Plus geschlossen.

Erfreut sind wir, dass das Guthaben nicht nur mit EasyRide genutzt werden kann, sondern über alle digitalen Kanäle hinweg. Somit können auch (Spar-)Billette, (Spar-)Tageskarten, Klassenwechsel, Velo- und Hundefahrausweise sowie Sitzplatzreservierungen mit dem persönlichen Guthaben bezahlt werden.

So schnell wie möglich muss es aus Kundensicht auch möglich sein, dass das Guthaben auch auf dem SwissPass hinterlegt und damit am Schalter oder Billettautomat auch ein Ticket gekauft werden kann. Dadurch wird diese Kundengruppe nicht mehr von diesem Angebot ausgeschlossen.

Pro Bahn Schweiz erwartet, dass Sortimentsanpassungen in Zukunft schneller erfolgen und neue Angebote mit proaktiver sowie frühzeitiger Information der Kundschaft eingeführt werden, damit diese wissen, was für Möglichkeiten der öV-Nutzung verfügbar sein werden und was am besten zu deren Nutzerverhalten passt. Dies alles im Sinne der Kundenpflege, der Attraktivitätssteigerung der öV-Nutzung und der Steigerung des Modalsplits.



Pressekonferenz Alliance SwissPass: Ankündigung Halbtax Plus

(Bild: Bastian Bommer)

### ***Tarifprojekt myRIDE - Erst fahren, später zahlen***

Unser Kernanliegen ist, dass schweizweit ein grundlegend neuer Einzelbillett-Tarif eingeführt wird und die regionalen Zonensysteme für Einzelbillette (abgesehen von den Stadtzentren) aufgehoben und durch einen gesamtschweizerischen transparenten Einheitstarif (beispielsweise nach Kilometern der gefahrenen Strecke oder der Luftlinie) für alle öV-Kundengruppen ersetzt werden. So soll das Ende des Tarifwirrwars möglich werden.

Das Projekt myRIDE hat Alliance SwissPass ins Leben gerufen und inzwischen konkretisiert. Es handelt sich hierbei um einen Versuch, den heutigen Tarif grundlegend schweizweit zu vereinfachen und gleichzeitig zu vereinheitlichen. MyRIDE soll ein Alternativangebot zu bestehenden Billetten und Abos sein. Das Sortiment wird wie geplant weiterentwickelt (GA Night, Guthaben-Abo, Kleingruppe) mit dem Ziel, dass dieser neue Distanztarif schlussendlich zum neuen «Normal-Tarif» wird. In einer zweiten Phase sollen auch «Non Digitals» wie Kinder oder Touristen mit einem einfachen Zugang vom neuen Tarif profitieren können.

Pro Bahn Schweiz setzt grosse Hoffnung auf myRIDE. Es ist die Lösung, um den Tarifdschungel zu lichten und sorgt für einen einfacheren Zugang zum öV. Die ersten Projektschritte erfüllen die Erwartungen aller Anliegen, die Pro Bahn von einem neuen Tarifsysteem erwartet. Es handelt sich um ein mutiges und wegweisendes Projekt, das uns in kommenden Jahren noch stark fordern wird.

## 2.3 Arbeitsgruppe SwissRailvolution

### **Bahn 2050: Ein teures Konzept mit wenig Wirkung!**

1. **Falsche Messgrösse als Grundlage:** Das BAV verwendet die Anzahl zurückgelegter Wege für die Messung des Potentials des Bahnverkehrs statt der Personenkilometer. **Für die Belastung der Umwelt sind einzig und allein die Personenkilometer massgebend.** So erspart eine einzige Retouurfahrt von Zürich nach Paris gleich viel CO2 wie ein Durchschnittspendler in der Stadt Zürich während eines ganzen Jahres verursacht. So werden auch rund 70% der Personenkilometer der SBB im Fernverkehr erbracht. **Mit der Anzahl Wege als Messgrösse, wird das Potential der kurzen und mittleren Distanzen, auf welche das BAV die Ausbauten konzentrieren will, komplett überschätzt.**
2. Die Konzentration der bundesrätlichen Strategie Bahn 2050 auf kurze und mittlere Strecken genügt nicht. Die langen Strecken sind zwingend stärker zu berücksichtigen. Dies fordern auch die SBB und viele andere in der Vernehmlassung.

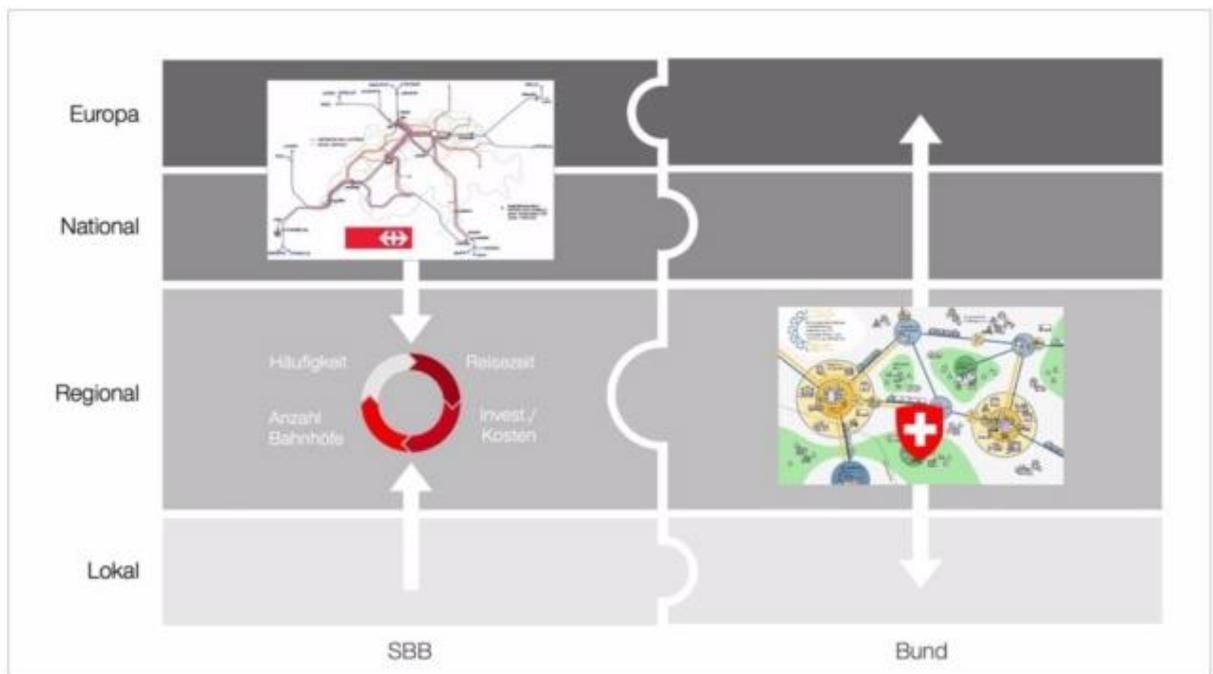


Abbildung 7: Die SBB schlägt einen integrierten Ansatz über vier Angebotsebenen vor, ergänzend zum Ansatz des Bundes.

3. **Der Marktanteil der Bahn von 21% (Referenz: 2019) ist deutlich stärker zu erhöhen als nur um 3 Prozentpunkte wie vom BAV beabsichtigt.** Nur so kann das CO2 und der Energieverbrauch reduziert sowie die Raumplanung und der Schutz der Lebensräume erleichtert werden.
4. **Die Fahrzeit von Tür zu Tür ist das wichtigste Kriterium bei der Wahl des Verkehrsmittels.** Die Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs sind auf vielen Relationen nicht konkurrenzfähig. Daher unterstützt Pro Bahn die **von den eidgenössischen Räten verabschiedete Motion 22.4258 Perspektive Bahn 2050. Realisierung und Vollendung des «Verkehrskreuzes Schweiz».** Damit können nicht nur konkurrenzfähige Fahrzeiten zwischen St. Gallen und Genf und zwischen Basel und Chiasso angeboten, sondern auch die wichtigen europäischen Knoten wie Frankfurt, München, Mailand, Lyon oder Paris besser angebunden werden. Diese Schritte müssen mit den Nachbarländern koordiniert werden.

## 2.4 Arbeitsgruppe Velo/Individualraum

Auch 2023 konnte sich Pro Bahn beim Thema Velotransport aktiv in der öV-Branche einbringen, hauptsächlich durch den Velofachbeirat der Schweizer Transportunternehmen. Mit diesem Gremium

fanden dieses Jahr wieder zwei Sitzungen statt und neben mehreren Velo-Organisationen konnte auch Pro Bahn die Interessen aller Kundinnen und Kunden vertreten.

Der Trend der letzten Jahre zu mehr Velotransporten im Zug hält an. Dies stellt die Transportunternehmen weiterhin vor Herausforderungen und es kommt zu mehr 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. Dass der Druck von Pro Bahn und unseren Partnerorganisationen funktioniert hat, zeigt sich in den Anstrengungen der SBB zum Umbau ihres Rollmaterials. An der Reservationspflicht in den InterCity-Zügen am Wochenende hält die SBB leider weiterhin fest, hier konnten immerhin Verbesserungen in der SBB-App erwirkt werden.

## **2.5 Arbeitsgruppe «Städtischer Verkehr»**

Da der Platz in den Städten begrenzt ist, kommt der öV nehmend unter Druck. Hier gilt es negative Entwicklungen im Auge zu behalten und bei Bedarf zu intervenieren, bevor Massnahmen getroffen werden, die den öV nachhaltig schädigen.

## **3. Stellungnahme**

### ***Nachhaltige Finanzierung der SBB***

Am 26. März 2023 reichte Pro Bahn Schweiz die Stellungnahme für eine nachhaltige Finanzierung der SBB ein und unterstützt diese.

Wir begrüßten es sehr, dass der Bund eine Vorlage mit mehreren Massnahmen erarbeitet hat, welche die schwierige, unverschuldete und pandemiebedingte SBB-Finanzlage so korrigiert, dass die bisherige Bahnpolitik des Bundes weiterverfolgt werden kann. Wir erwarten aber, dass der Bundesrat die planmässige Durchführung der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte garantiert. Die Sanierung der SBB darf keinesfalls zu Lasten des BIF gehen und zu Verzögerungen beim Bahnausbau führen. Die Stellungnahme ist auf unserer Website aufgeschaltet.

## **4. Vereinsintern**

### **Aktivitäten Zentralvorstand**

Es fanden acht Vorstandssitzungen statt. Daneben haben sich die Zentralvorstandsmitglieder auch in den verschiedenen Arbeitsgruppen engagiert, die viele bilaterale Absprachen und Gespräche mit öV-Verantwortlichen erforderten. Erfreulicherweise konnten wir Sven Gildinson zur Verstärkung unseres Zentralvorstandes gewinnen.

### **26. Delegiertenversammlung vom 6. Mai 2023**

Am Vormittag referierte Dres von Weissenfluh, Sekretär Grimselbahn AG, zum Projekt «Grimseltunnel – Aktueller Stand und nächste Schritte». Seine Ausführungen endeten am Schluss in einer angeregten Diskussion. Ein herzliches Dankeschön an Dres von Weissenfluh.

Die Delegiertenversammlung mit den statutarischen Geschäften fand am Nachmittag im Ausbildungszentrum SBS in Meiringen statt. Herzlichen Dank für das 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](http://www.pro-bahn.ch) unter der jeweiligen Sektion aufgeschaltet.

## Sektionspräsidentenkonferenzen

Im Berichtsjahr wurden zwei Präsidentenkonferenzen durchgeführt. Themen wie «Städtischer Verkehr, Arbeiten der Sektionen, Geschäftsstelle, Ticketing und Umfrage zur Strategie Pro Bahn» wurden dabei thematisiert.

## Geschäftsstelle

Nachdem die Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle sich eingespielt hat, wurde uns von Seiten der OeBB im Oktober angekündigt, dass sie das Geschäftsführungsmandat infolge OeBB-interner Reorganisation per 31. März 2024 werde kündigen müssen. Die Suche nach einer Nachfolgelösung wurde sofort gestartet. Nur so viel schon vorab. Wir sind fündig geworden, die Übergabe ist zum Zeitpunkt der Berichtserstellung bereits erfolgt. Gegen aussen ändert sich nichts. Unsere Vereinskordinaten bleiben unverändert wie bisher:

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

## Strategie 2024 - 2026

Aufgrund der sich flächendeckend rasanten Entwicklungen im öV hat sich der Zentralvorstand im Herbst die Frage gestellt, welche Schwerpunkte Pro Bahn setzen soll und ob die hierfür vorhandene Organisation / Infrastruktur hierfür noch zeitgemäss ist bzw. für die anstehenden Herausforderungen ausreicht. Aufgrund dessen hat der Zentralvorstand beschlossen, in einer ersten Phase sich mit diesen strategischen Fragen auseinanderzusetzen und in einer zweiten Phase die Sektionen miteinzubeziehen. Der Start des Strategieprozesses wurde auf Januar 2024 gelegt.

## Finanzergebnis

Einmal mehr hat unser Zentralvorstandsmitglied Edwin Dutler mit grossem Engagement und Hartnäckigkeit erfreuliche Inserateinnahmen geniert. Diese ausserordentlichen Einnahmen und unsere umsichtige Finanzpolitik ermöglicht es, dass wir die Geschäftsstelle auch weiterhin vollumfänglich selber finanzieren können. Im Berichtsjahr haben wir einen Gewinn von CHF 5'402.17 erwirtschaftet. Im Rahmen der strategischen Überlegungen werden wir auch über die Verwendung des Vereinsvermögens im Rahmen unserer Arbeit (z.B. Kampagnen) befinden.

## Mitgliederentwicklung

Die erfreulichen Neueintritte vermögen die hauptsächlich altersbedingten Austritte von Einzelmitgliedern nicht aufzufangen. Die Zahl der Einzelmitgliedschaften hat erneut um ca. 4.2 % abgenommen. Im Gegenzug durften wir drei Mitgliedschaften mehr bei der Mitgliederkategorie Firmen verzeichnen. Unser Engagement wird von diesen geschätzt und mit einer Mitgliedschaft nachhaltig gestärkt.

Mitgliederkategorie	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023
Einzelmitglieder	890	889	883	854	<b>818</b>
Partnermitgliedschaft	144	154	157	159	<b>158</b>
Einzelmitglieder bis 25. vollendetes Altersjahr	3	1	13	14	<b>17</b>
Vereine / Verbände	18	17	17	14	<b>13</b>
Gemeindemitglieder	12	12	12	14	<b>14</b>
Firmenmitglieder	15	15	14	13	<b>16</b>
<b>Total Mitglieder</b>	<b>1'082</b>	<b>1'088</b>	<b>1'096</b>	<b>1068</b>	
Gönner	68	53	64	58	<b>56</b>

**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](http://www.pro-bahn.ch).

**Ein herzliches Dankeschön an alle!**

- An alle Mitglieder und Gönnerinnen und Gönner für ihre Unterstützung, die Treue sowie das uns geschenkte Vertrauen.
- An die Vorstandskollegen, für ihre engagierte Arbeit, ihre grosse Flexibilität und Bereitschaft zu ausserordentlichen Leistungen. Dem «Pro Bahn-Spirit» ist zu verdanken, dass wir die vielen anstehenden Themen bearbeiten konnten.

Gemeinsam werden wir uns weiterhin für einen kundenfreundlichen öffentlichen Verkehr einsetzen und mitbewirken, dass der öV in Zukunft wieder an Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV gewinnt.

Der Jahresbericht ist eine Kollektivarbeit des Zentralvorstandes

Karin Blättler  
Präsidentin

Luzern, im März 2024