

Botschaft des Präsidenten an die erste ausserordentliche Generalversammlung der Schweizer Sektion

Aigle (TPC-Räumlichkeiten), am 17. Juni 2023

Liebe Mitglieder, liebe Freunde der Bahn,

Ich heisse Sie zu diesem Tag der Entdeckung der TPC willkommen und freue mich sehr über Ihre Anwesenheit in Aigle heute Morgen.

Ich danke den TPC für die Gastfreundschaft in ihren Räumlichkeiten. Später werden wir die Gelegenheit haben, mehr über dieses Unternehmen, das Mitglied der AEDTF-CH ist, und seine zahlreichen Projekte zu erfahren. Nach dem Essen können Sie dann nach Ihrer Wahl eine oder zwei Linien dieses zwar geografisch begrenzten, aber, wie Sie sehen werden, äusserst vielfältigen Netzes bereisen.

Wir möchten uns vorab einen Moment Zeit nehmen, um diese AGV zu beginnen. Es ist uns wichtig, Ihnen unsere Sektion und unsere Arbeit noch einmal in einem formelleren Rahmen vorzustellen und Ihnen vor allem die Gelegenheit zu geben, Fragen zu stellen und Ihre Erwartungen zu äussern. Sie kennen uns alle durch unsere Briefe und Newsletter und insbesondere durch die Studientage, die wir seit der Gründung der Sektion bereits sieben Mal organisiert haben. Neben diesen Reisen, die nur die sichtbare Seite des Eisbergs darstellen, leisten wir viel Arbeit in der Öffentlichkeitsarbeit, der Erarbeitung von Vorschlägen und der Beratung. Diese Arbeit muss naturgemäss diskret bleiben und ist daher für diejenigen, die uns durch ihre Mitgliedsbeiträge unterstützen, kaum sichtbar.

Um diesen weniger sichtbaren Teil unserer Arbeit vorzustellen, haben wir diesen Austausch geplant.

Ich beginne mit den Grüßen unseres Präsidenten für Europa, William Lachenal, der sich aus gesundheitlichen Gründen in Grenoble aufhält.

Ich möchte Ihnen ebenfalls die anwesenden Mitglieder unseres Komitees vorstellen, von denen jeder in wenigen Augenblicken die Gelegenheit haben wird, das Wort zu ergreifen.

Magali - Sekretärin für die Westschweiz

Samuel – Vizepräsident – Betrieb und Fahrplan

Gilbert – Schatzmeister

Pierre - Beziehung zu den anderen Vereinen

Blaise - Beziehungen zu den Medien

Abwesend: Roland, Sekretär für die Deutschschweiz

Abwesend: Lionel Brasier, anderes Mitglied

Ich schlage vor, dass wir unser Thema nach folgendem Rahmen angehen:

Geschichte / Ergriffene Maßnahmen und Ergebnisse / Aktuelle Situation / Ausblick / Fragen

Geschichte

Zur Erinnerung: Die AEDTF wurde 1988 von einem Team gegründet, das sich damals für eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Lyon und Turin engagiert hatte und anschließend seine Aktivitäten erweitern wollte. Ihr europäischer Sitz befindet sich in Grenoble und ihr Zweck ist die Entwicklung und Förderung der Eisenbahn, sowohl für Reisende als auch für Güter, einschließlich im städtischen Umfeld. Es ist zunächst ein Club des Austauschs, der Reflexion und der Zukunftsforschung. Es ist auch eine horizontale föderative Vereinigung, da sie allen Akteuren des Schienenverkehrs offen steht: Infrastruktureigentümern, Betreibern, Herstellern, politischen Einheiten, Abgeordneten, Eisenbahnbüros, grenzüberschreitenden Gruppierungen, einfache Nutzer und natürlich Freunde der Eisenbahn.

Ursprünglich entstand die Schweizer Sektion aus dem Verwaltungsaufwand und den von Postfinance auferlegten Gebühren für Unternehmen mit Sitz im Ausland. Um zu vermeiden, dass ein großer Teil unseres Einkommens in Bankgebühren verloren geht, wurde beschlossen, eine Schweizer Struktur mit einem Schweizer CCP einzurichten und die eingezahlten Beiträge regelmäßig auf das Konto der AEDTF in Frankreich einzuzahlen. Kurz darauf verstarb plötzlich Eric Rahm, der Vizepräsident für die Schweiz. Dann hat mich Roland Kallmann kontaktiert, um mir vorzuschlagen, seine Stelle wieder aufzunehmen, und mir erklärt, dass meine Aufgabe darin bestünde, die Auszüge des Schweizer CCP zu kopieren und sie nach Grenoble zu schicken. Ich habe also eine doppelte Position angenommen, Präsident und Schatzmeister, nicht ohne Zweifel an den zu geringen Ambitionen und der - gelinde gesagt - ungewöhnlichen Führung. Zu dieser Zeit zählte die Schweizer Sektion etwa vierzig Mitglieder, die hauptsächlich im Genferseegebiet wohnten.

Alles hat sich ziemlich schnell eingerichtet und nach der Abfassung unserer Statuten durch denselben Roland Kallmann wurde im März 2017 in Grenoble offiziell die Gründung einer Schweizer Sektion beschlossen. Ein Schweizer Komitee wurde ernannt, dessen Struktur sich seitdem nicht geändert hat, abgesehen von der Ankunft meiner Frau als Sekretärin für die Westschweiz im Jahr 2021.

Was mich betrifft, war es einfach unvorstellbar, dass die Rolle des Präsidenten sich auf das Versenden von Fotokopien beschränkt. Sobald es eine Schweizer Sektion gab, sollte man sie voll und ganz zum Leben erwecken und für die Sache der Eisenbahnen nützlich machen!

Das Komitee wurde daher zu einer ersten Arbeitssitzung im Sommer 2017 eingeladen, und nach einem Austausch und einer objektiven Bewertung unserer Ressourcen haben wir beschlossen, unsere Massnahmen auf drei vorrangige Bereiche zu konzentrieren:

- Die Entwicklung internationaler Beziehungen von der Schweiz aus, sowohl Tag als auch Nacht, ist gegenüber dem Ausland ein Ziel, das in direktem Zusammenhang mit dem europäischen Anspruch unserer Struktur steht.

- In der Schweiz ist die Umsetzung einer Politik zur massiven Erhöhung des Schienenverkehrsanteils im Personen- und Güterverkehr von entscheidender Bedeutung. Dieses Ziel, das breite und spontane Unterstützung von Politik und Bevölkerung genießt, erfordert eine beschleunigte Modernisierung des Netzes, um den Anforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht zu werden. Es mangelt jedoch an Ressourcen. Die Gesamtkosten aller bestehenden Bahnprojekte in der Schweiz übersteigen 50 Milliarden CHF. Demgegenüber stehen jährlich Mittel der Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) in Höhe von rund 1 Milliarde CHF zur Verfügung. Angesichts der Tatsache, dass unser Schienennetz, das grösstenteils aus dem 19. Jahrhundert stammt, regelmässig überlastet und veraltet ist, müssen dringend weitere Ressourcen mobilisiert werden, insbesondere im Hinblick auf die internationalen Klimaschutzverpflichtungen der Schweiz. Leider kommt es statt zu beschleunigten Fortschritten selbst bei bereits finanzierten und startbereiten Projekten zu erheblichen Verzögerungen. Während es unmöglich geworden ist, ein Hindernis ohne endlose Verfahren zu beseitigen, benachteiligt die Vielzahl kleiner, langfristiger Bauprojekte die Nutzer. Auch in diesem Bereich müssen neue Regeln aufgestellt werden, um sicherzustellen, dass nach einer gewissen Zeit der Kompromissuche das Gemeinwohl Vorrang hat.

- Für unsere Mitglieder die Organisation von Ausflügen, die es ermöglichen, entweder eine wenig bekannte Nebenstrecke zu entdecken oder einige Beispiele guter Eisenbahnpraktiken zu zeigen. In der Tat ist es schließlich dieser zweite Aspekt, der die getroffenen Entscheidungen bestimmt hat.

Gleichzeitig konzentrierte sich das Komitee darauf, unserer Struktur eine wahrhaft nationale Dimension zu verleihen und sie in den drei Landessprachen sichtbar zu machen. So wurde eine dreisprachige Website für die AEDTF-CH ins Leben gerufen und wird weiterhin gepflegt.

Ebenso und um Sie zu beruhigen, wurden die Posten des Präsidenten und des Schatzmeisters schnell getrennt, Gilbert Ploujoux kümmert sich um unsere Finanzen.

Ergriffene Maßnahmen

Wie bereits erwähnt, muss eine Lobby, die sich von einem militanten Verband unterscheidet, in ihrer öffentlichen Kommunikation Zurückhaltung und Diskretion walten lassen, aber auch ein Netzwerk von Beziehungen entwickeln, das unsere Ideen vermitteln kann. An dieser Stelle sei daran erinnert, dass wir nichts entscheiden und dass unser Einfluss direkt proportional zur Relevanz unserer Vorschläge ist. Deshalb ist die Diskretion auch das grundlegende Element, um das Vertrauen unserer Gesprächspartner aufrechtzuerhalten.

Unsere Sektion richtet sich insbesondere an folgende Partner:

→ Wir stehen in persönlichem Kontakt mit den Staatsräten der Westschweiz und ihren jeweiligen Eisenbahnbeauftragten. Bislang ergab sich keine Gelegenheit, Politiker anderer Kantone anzusprechen. Unsere Arbeit besteht im Wesentlichen darin, Briefe zu versenden, um auf spezifische Themen aufmerksam zu machen, die für einen Kanton von direktem Interesse sind: beispielsweise die Einrichtung eines Nachtzugs von der Westschweiz nach Rom oder Fahrplanvorschläge zur touristischen Erschließung der Transjura-Strecken.

In ähnlicher Weise pflegen wir Kontakte zu den Verantwortlichen der Eisenbahnunternehmen, insbesondere der SBB, um ihnen unsere Ratschläge und Vorschläge mitzuteilen.

→ Gemeinsam pflegen wir zahlreiche persönliche Kontakte durch unsere Mitgliedschaft in verschiedenen Organisationen, wie beispielsweise OuestRail, dem Zusammenschluss aller Akteure der Westschweiz, die sich für die Interessen der Eisenbahn in dieser Region einsetzen. Dieses Gremium tagt zweimal jährlich. Seit der Gründung der Schweizer Sektion haben wir an jeder Sitzung teilgenommen und uns stets zu Wort gemeldet, um zur Diskussion beizutragen oder Vorschläge einzubringen.

Diese vielfältigen Kontakte stärken nach und nach unsere Glaubwürdigkeit und ermöglichen es uns, zu den wahren Freunden der Eisenbahn zu zählen. So wurden wir unter anderem zu verschiedenen offiziellen Veranstaltungen eingeladen, beispielsweise zur Einweihung des Bahnhofs Le Châble der TMR und die des Léman Express oder zu Abenden, die SBB-Partnern vorbehalten sind.

Im Jahr 2021 gehörten wir auch zu den Gründungsmitgliedern der SwissRailvolution, einer Organisation, die mehrere Bundesabgeordnete zusammenführt und verschiedene schweizerische Verbände vereint, die sich für die Bahn engagieren. Das politische Ziel ist die Verwirklichung des Bundeskreuzes der Mobilität, d. h. die Schaffung neuer Ost-West- und Nord-Süd-Linien (von Grenze zu Grenze) nach den aktuellen Standards. (Vortrag von Guido Schoch, Vizpräsident von SRV, ehemaliger Direktor der VBZ und der SOB // Eine Eisenbahnstrategie statt einer Bewässerungspolitik). Sie werden das historische Netz entlasten und bessere Verbindungen in alle Regionen des Landes ermöglichen. Parallel dazu unterstützt SwissRailvolution den Bau eines Eisenbahntunnels unter dem Grimselfpass zwischen Oberwald und Innertkirchen, eine Verbindung, die auch ein metrisches Bahnkreuz durch die Schweizer Alpen ermöglichen wird. zum Beispiel, um Tirano mit Montreux oder Luzern mit Zermatt zu verbinden, ohne den Zug zu wechseln. Die Teilnahme an der SwissRailvolution ermöglicht es uns, Zugang zu Bundesparlamentariern zu erhalten, die alle Regionen des Landes vertreten. Bisher ist der Erfolg zu erwarten, denn nach einer Empfehlung der Verkehrskommission des Nationalrates, das Projekt des Bundeskreuzes für die Mobilität bis Ende 2022 mit 15 zu 5 Stimmen zu bestätigen, wurde es am 9. März 2023 vom Schweizer Parlament endgültig angenommen. Der Bau der Eisenbahnkreuze ist somit beschlossen.

Es liegt in unserer Verantwortung, diese vielfältigen Kontakte sowie unser Eisenbahnwissen zu nutzen, um die Sache der Eisenbahn langfristig voranzubringen, aktuelle Entwicklungen zu verfolgen und verschiedene Ideen vorzuschlagen, um die Bahn attraktiver zu machen, insbesondere im Kontext internationaler Reisen.

Die folgende, vielseitige Liste fasst unsere wichtigsten Aktionen zusammen:

→ Wir haben uns jedes Jahr durch unseren Vizepräsidenten Samuel Pellissier eingeschaltet, um in den Konsultationen zu den jährlichen Fahrplanprojekten Stellung zu beziehen. Im Laufe der Jahre haben wir mehr als 80 Vorschläge unterbreitet, um bestimmte Direktverbindungen (Lavaux-Linie) auszubauen, die eine oder andere Strecke hinzuzufügen, bestimmte Dörfer besser mit Bussen zu bedienen, die das Schienennetz erweitern, Bahnübergänge zu optimieren und so weiter;

→ Im Jahr 2019 schlugen wir vor, alle Léman Express-Verbindungen, die von AuRA-Bussen (damals LIHSA) angeboten werden, im europäischen Hafas-Fahrplansystem sichtbar zu machen. Dieser Vorschlag wurde bereits im Jahr 2020 umgesetzt.

→ Im Hinblick auf den Verkehr durch den Jura führte unser Vizepräsident Samuel Pellissier 2021 eine detaillierte Streckenanalyse durch, um verschiedene Vorschläge zur Optimierung des Wagnereinsatzes und der Fahrpläne zu erarbeiten. Ziel war es, den Einsatz von Dieseltriebwagen unter Oberleitungen zu vermeiden, das touristische Potenzial der Region weiter auszubauen und – analog zum Léman Express – die Verwendung einer einheitlichen Marke „Jura-Express“ für den gesamten internationalen und regionalen Verkehr vorzuschlagen. Diese Studie diente in der Folgezeit als Grundlage für verschiedene Projekte. So zeigte sie beispielsweise die unzureichende Kapazität der Züge der Baureihe X73500 auf, um die Nachfrage auf der Strecke Besançon–Le Locle zu decken. Seit der vollständigen Sanierung der Strecke zwischen Morteau und Le Locle und einer neuen Vereinbarung mit dem BAV, die den Betrieb des französischen KVB-Systems bis La Chaux-de-Fonds genehmigt, werden nun alle grenzüberschreitenden Verbindungen mit dreiteiligen AGC-Zügen bedient.

→ Jahr für Jahr verfolgen wir die Situation aufmerksam und üben diskreten Druck aus, um die Beziehungen zwischen Delémont und Belfort zu verbessern. Der Begriff „Katastrophe“ ist angesichts des aktuellen Chaos keine Übertreibung. Wir stehen weiterhin in Kontakt mit dem Jura-Minister David Eray, der unsere Beobachtungen teilt, aber den im Juli 2020 von den verschiedenen Parteien festgelegten Fahrplan verteidigen muss. Wir sind nicht die Einzigen, die die absurde und schockierende Situation aufs Schärfste verurteilen. Die Bahnlinie erhält eine weitere Chance... im Dezember 2025. Einige unserer Mitglieder engagieren sich persönlich stark dafür, diesen Termin vorzulegen und weitere Verbesserungen vorzuschlagen, insbesondere im Hinblick auf die Fahrkartenausgabe. 2025 ist sicherlich noch weit entfernt, aber die Gesetzgebungsprozesse lassen keine schnellere Bearbeitung zu. Erwähnenswert ist, dass die Jura-Behörden, die uns unterstützt haben, uns schriftlich für unsere Interventionen und konstruktiven Bemühungen dankten – im Gegensatz zu den vereinzelt Vorschlägen zur Schliessung der Bahnlinie. Wie ein anonymes Experte es formulierte: „Es gibt zwei Lösungen für leere Züge: sie füllen oder ausfallen lassen; in der Schweiz wird in der Regel die erste Lösung gewählt.“ Nichtsdestotrotz wird dieses Beispiel als Lehrbuchbeispiel für eine gravierende Fehleinschätzung der Nachfrage, mangelhafte Koordination mit direkt konkurrierenden Buslinien, unangebrachtes Ego und letztlich eine ungeheure Verschwendung in die Geschichte eingehen, die leider wahrscheinlich als abschreckendes Beispiel für andere Wiedereröffnungsprojekte in Frankreich dienen wird.

→ Ebenfalls im Rahmen der transjurassischen Beziehungen haben wir direkt beim Kanton Waadt und der Region Bourgogne-Franche-Comté interveniert, nachdem das TER im Dezember 2021 aus Vallorbe in Richtung Dôle um 05:02 mit Rückkehr nach Vallorbe um 18:33 stillschweigend eingestellt worden war. Wir haben diese Gelegenheit genutzt, um auf unseren Vorschlag zurückzukommen, das gesamte Potenzial der Strecke Lausanne - Dijon hervorzuheben und somit aus der Logik herauszutreten, wonach nur die Fahrten von den Heim- bis zur Arbeitsstelle der Abonnenten und der Geschäftsreisenden in Paris berücksichtigt werden. Wir sind überzeugt, dass es auch ein Potenzial gibt, das mit Sportlern, Ausflüglern und dem sanften regionalen Tourismus verbunden ist, natürlich zwischen den beiden Endstationen, aber auch auf der gesamten Strecke, die durch wunderschöne Landschaften führt und wichtige touristische Orte anfährt. Dieses Potenzial wird derzeit weitgehend ignoriert. Unser Schreiben hat die Aufmerksamkeit der Staatsberaterin Nuria Gorrite erregt, die uns im März 2022 geantwortet hat, dass die Waadtländer Regierung kurz davor sei, neue

Überlegungen zur Entwicklung einer attraktiven grenzüberschreitenden Verbindung auf dieser Achse anzustellen. Wir haben uns mit seinem Eisenbahnbeauftragten getroffen und sind seitdem in Kontakt geblieben;

→ Bezüglich der Strecke Neuchâtel - Frasne, die derzeit in großer Gefahr ist, nimmt unser Kollege Samuel Pellissier regelmässig an den Sitzungen der Fédération du Transjuralpin teil. Im September 2018 präsentierte er im Namen der AEDTF-CH seine Studie mit dem Titel "Anbahnung / Verlängerung von 2 Regio Express Neuchâtel - Frasne ab/ bis Bern, mit vierteiligen Finanzierungen dieser Beziehungen" und wir verfolgen das Dossier seitdem regelmässig. Die Aktion wird auch mit der CITraP-Neuchâtel koordiniert, wo unser Mitglied Blaise Nussbaum eine aktive Rolle spielt.

→ Was die für 2035 geplante zweite Phase von STEP (Programm zur strategischen Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur) betrifft, so enthielt das ursprüngliche Projekt zwar ehrgeizige, aber gravierende Mängel. Indem wir uns mit anderen Verbänden und Behörden auf eine gemeinsame Stimme einigten, trugen wir dazu bei, die Pläne nach oben zu korrigieren und gleichzeitig die Mittel zu erhöhen, die schliesslich im Juli 2019 auf 13 Milliarden CHF gebunden werden sollen. Die sichtbarsten Auswirkungen sind die Entscheidung, den bereits gegrabenen Abschnitt des Lötschberg-Tunnels auszurüsten und die Dringlichkeit der Situation auf der Achse Lausanne - Genf und darüber hinaus in Richtung La Plaine anzuerkennen. Wir haben auch dafür plädiert, dass der Bund die neue Strecke zwischen Neuchâtel und La Chaux-de-Fonds finanziert, die im Februar 2016 von den Neuenburger Bürgern befürwortet wurde, anstatt die historische Strecke zu renovieren. Diese Option ist nun offiziell.

→ In den Walliser Alpen schlugen wir ursprünglich vor, die Regionalzugverbindung Annemasse – Saint-Maurice an Winterwochenenden bis zum Bahnhof Le Châble zu verlängern. Diese Verbindung wurde in der Saison 2019/20 unter dem Namen „Verbier Express“ realisiert und erfreut sich seither grosser Beliebtheit. Der Bahnhof Le Châble ist der einzige normalspurige Bahnhof der Schweiz, der sich am Fusse eines Skigebiets (Verbier 4 Vallées) befindet. Aufbauend auf diesem Erfolg schlugen wir vor, mit einem zweiteiligen Zug neue Fahrgäste für den Verbier Express ab Biel/Bienne zu gewinnen. Obwohl unser Vorschlag in dieser Form nicht umgesetzt wurde, inspirierte er die Einrichtung des Skizugs „VosAlpes Express“, der Fribourg und Le Châble jedes Wochenende verbindet. Auch hier übertraf der Erfolg unsere Erwartungen, sodass wir TMR und RégionAlps vorschlugen, das Angebot auch an Sommerwochenenden anzubieten. Aktuelle Meldungen zufolge stehen die Chancen für die Umsetzung dieses Vorschlags sehr gut.

→ Da die Einrichtung eines Nachtzugs zwischen Genf und Rom aus logistischen Gründen nicht möglich war, schlugen wir den SBB vor, die geplante Zugverbindung zwischen Zürich und Rom über Ostermundigen und Brig über die Strecke Puidoux-Vevey umzuleiten. Diese Lösung ist zwar länger, würde aber Verbindungen zum Berner Hauptbahnhof, Freiburg, Montreux und dem französischsprachigen Teil des Wallis ermöglichen. Im Februar 2021 antwortete Vincent Ducrot, Vorstandsvorsitzender der SBB, dass diese Option zwar geprüft worden sei, die endgültige Entscheidung jedoch von zahlreichen technischen und ausrüstungstechnischen Rahmenbedingungen abhängt. Auf den ersten Blick sollte der Einsatz von reversiblen Zügen bereits eine Anbindung an den Berner Hauptbahnhof ermöglichen, doch ist noch nichts entschieden. Die grösste Schwierigkeit wird darin bestehen, den Zug in Italien unter Einhaltung der zahlreichen Beschränkungen hinsichtlich nächtlicher Streckensperrungen und anderer Faktoren zu betreiben. Die Inbetriebnahme des Zuges wurde jedenfalls aus verschiedenen Gründen, darunter finanziellen, auf 2024 verschoben. Wir starteten parallel eine Informationskampagne, indem wir den Behörden der drei direkt betroffenen Kantone (Genf, Waadt und Wallis) eine Kopie unseres Schreibens zukommen liessen. Zwei von ihnen antworteten, dass sie dieses Anliegen voll und ganz unterstützen. Es besteht daher die reale Möglichkeit, dass diese Verbindung eines Tages wiederhergestellt werden kann.

→ Bezüglich der Verbindungen nach Südfrankreich und Spanien haben wir sowohl RENFE Viajeros (2020 und 2021) als auch TGV Lyria (2022) kontaktiert, um eine Verbindung Barcelona–Genf und zurück über Lyon und anschliessend eine Verbindung Genf–Marseille und zurück über Grenoble im Zwei-Tage-Rhythmus vorzuschlagen. Bisher haben wir keine Antwort erhalten. Auch unsere Versuche, Gespräche mit TGV Lyria aufzunehmen, blieben unbeantwortet. Wir setzen uns für die

Wiederaufnahme des Angebots nach Südfrankreich und Spanien sowie für gute Verbindungen zu wichtigen Schweizer Städten ab Paris und nicht nur ab Genf ein.

→ Bezüglich der Verbindungen nach Deutschland haben wir nach der Elektrifizierung der Strecke ab Dezember 2020 vorgeschlagen, ein oder zwei EC-Verbindungen München – Zürich bis Genf und zurück zu verlängern. Dieser Vorschlag wird von den SBB ernsthaft geprüft, ist jedoch an einen stabilen Fahrplan auf dem deutschen Streckenabschnitt gebunden, der derzeit noch nicht gegeben ist.

→ Im Mai 2020, als die Pandemie tobte, haben wir ausnahmsweise öffentlich Stellung bezogen - durch eine Pressemitteilung, die als Plädoyer dafür konzipiert war, dass die "Welt danach" ... lässt einen grossen Teil dem Eisenbahnverkehr zu und ermöglichen es, die internationalen Verbindungen wiederherzustellen, die nacheinander verschwunden waren. Diese Dissertation zugunsten der Eisenbahn wurde in den welschen Zeitungen und im benachbarten Frankreich weithin zitiert.

→ Was die Güter betrifft sind wir im Juli 2018 nach der Ankündigung der Umstrukturierung des Güterverkehrs der CFF eingegriffen. Ein erster Entwurf zielte darauf ab, ganze Regionen in eine Eisenbahnwüste zu verwandeln, wobei die am stärksten betroffenen Kantone diejenigen im Juragebirge waren. In der Zwischenzeit zwangen die zahlreichen Proteste die SBB, weniger dogmatisch zu sein. Zwar sind viele wenig genutzte Verkehrspunkte verschwunden, aber mit der Hilfe der öffentlichen Hand und etwas gutem Willen wurde das Schlimmste vermieden und die LKWs werden in den meisten Fällen nur für wenige Kilometer benötigt.

→ Anekdotisch haben wir im September 2019 vorgeschlagen, den Güterverkehr vom Bahnhof Cugy FR wieder aufzunehmen, ein Vorschlag, der von SBB Cargo aus Gründen der Personal- und Materialverfügbarkeit abgelehnt wurde;

→ Erst kürzlich haben wir uns an das BAV, den Kanton Wallis und die TMR (Transports Mobilités du Pays de Martigny) gewandt, um eine Lösung zu finden, die mindestens drei tägliche Busverbindungen zwischen Martigny und dem Aostatal gewährleistet. Nachdem die Verbindungen auf zwei pro Woche reduziert wurden, ist die Strecke derzeit komplett eingestellt, und die schnellste Zugverbindung dauert über 6 Stunden und 30 Minuten – angesichts aller Verbindungen zwischen dem Wallis und dem Aostatal kaum zu glauben. Wir haben den eklatanten Unterschied zur Qualität der Verbindungen zwischen dem Kanton Graubünden und Südtirol hervorgehoben und diese als Vorbild gefordert. Dank des proaktiven Vorgehens der TMR wird die Verbindung jedoch im nächsten Sommer wieder aufgenommen.

Aktuelle Situation

All diese Massnahmen haben es uns ermöglicht, bekannter zu werden und neue Mitglieder zu gewinnen.

Derzeit sind wir über 70, darunter 8 kollektive Mitglieder.

Unsere Finanzen sind gesund. Ohne auf Details einzugehen, kann ich Ihnen sagen, dass wir im Jahr 2022 CHF 9'145 an Einnahmen generiert und CHF 5'454 als direkte Aufwendungen ausbezahlt haben, zu denen noch CHF 3'425 hinzugerechnet werden müssen, die an den Dachverband gezahlt wurden, was uns einen Gewinn von CHF 266 bescherte. Unser Postkonto wies zum 31. Dezember 2022 einen Saldo von CHF 968 auf. Ich danke Gilbert Ploujoux für seine Arbeit als Schatzmeister.

Dieses Treffen bietet daher eine hervorragende Gelegenheit, dem Komitee für seine Arbeit und Ihnen, den Mitgliedern, für Ihre wertvolle Unterstützung zu danken. Ich möchte betonen, dass die gesamte Arbeit ehrenamtlich geleistet wird und dass – abgesehen von direkten Kosten wie Porto – keine Auslagen, einschliesslich Reisekosten für die Teilnahme an Veranstaltungen, erstattet werden.

Ausblick

Ich will Ihnen nicht verheimlichen, dass die Schweizer Sektion zwar sehr gut dasteht, der Rest des Verbandes aber an einem Scheideweg steht und wir uns in einer Phase der Reflexion über Sinn und Umfang unserer europäischen Ambitionen befinden. Geplant war, dass die Gründung der Schweizer Sektion mit der Neugründung oder dem Aufbau weiterer ähnlicher Sektionen in anderen europäischen Ländern einhergehen sollte, um unsere Aktivitäten auf internationaler Ebene zu koordinieren. Bisläng agiert die Schweizer Sektion jedoch isoliert, während ARDSL, ein Nutzerverband und eine treibende Kraft in Frankreich, in seinem Tätigkeitsgebiet – den Regionen Dauphiné, Savoien und Genfersee – hervorragende Arbeit leistet.

Der Zentralvorstand prüft verschiedene Optionen. Unserer Ansicht nach ist es durchaus möglich, dass die Schweizer Sektion vollständig unabhängig wird und sich auf ihre Aktivitäten konzentriert. Dies würde letztlich weder für die Mitglieder noch für die Art unserer Arbeit etwas ändern und die Koordination bestimmter Massnahmen mit anderen Akteuren des Schweizer Eisenbahnsektors in keiner Weise beeinträchtigen.

Dies wollte ich sagen, bevor ich den anderen Mitgliedern des Ausschusses und Ihren Fragen das Wort übergebe.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Fragen