

Generalversammlung 2024 der AEDTF

Grenoble - 15. Juni 2024

Liebe Freunde der Bahn,

Ich freue mich, Ihnen diesen Bericht zu präsentieren, denn Sie können feststellen, dass die Schweizer Sektion ein gutes Jahr 2023 hinter sich hat. Der Grossteil meiner Botschaft wird sich auf das letzte Jahr beziehen, aber ich werde Sie auch über aktuelle Ereignisse und die nahe Zukunft informieren.

Zunächst möchte ich dem gesamten Ausschuss für seine Unterstützung und seine Arbeit danken, insbesondere unserem Vizepräsidenten Samuel Pellissier, der uns ein hervorragendes internes Wissen über die SBB, die wichtigsten Herausforderungen des Unternehmens und die objektiven Möglichkeiten zur Unterbreitung von Vorschlägen bietet. insbesondere was die Arbeitszeiten betrifft; dann unser Schatzmeister Gilbert Ploujoux, der unsere Konten regelmässig und gewissenhaft führt; und schliesslich meine Ehefrau Magali, die im letzten Jahr Dutzende Stunden als Sekretärin für die Westschweiz unserem Verein gewidmet hat.

Zum 31. Dezember 2023 zählte die Schweizer Sektion 73 Mitglieder, vier mehr als Ende des Vorjahres, darunter 8 Kollektivmitglieder, unter denen sich 4 Eisenbahnunternehmen befinden.

Wir müssen leider das Andenken an unseren Freund Peter Bachofner ehren, der im Mai letzten Jahres unerwartet verstorben ist. Er wird uns in bester Erinnerung bleiben wegen seiner guten Laune, seiner Begeisterung für unsere Aktivitäten und seines unermüdlichen Engagements für die Sache der Eisenbahn. Ich lade Sie ein, sich zu erheben und eine Schweigeminute einzulegen, in Gedenken an ihn.

Die finanzielle Lage unserer Sektion erfordert Vorsicht. Ohne ins Detail zu gehen, kann ich Ihnen mitteilen, dass wir im letzten Jahr Einnahmen in Höhe von 5.601 CHF und direkte Ausgaben in Höhe von 2.753 CHF erzielt haben, was einem internen wirtschaftlichen Vorteil von 2.848 CHF entspricht. Allerdings wurden wir anschließend von der Dachorganisation Grenoble um 3.075 CHF gebeten, insbesondere zur Finanzierung des Newsletters. Wie Sie sich vorstellen können, ist dies im Verhältnis zu unseren Ressourcen eine sehr hohe Summe, die zu einem Defizit von 227 CHF geführt hat, das in diesem Fall als strukturell zu bezeichnen ist. Wir müssen daher schnellstmöglich wieder auf Kurs kommen, und vor diesem Hintergrund wurde die Umfrage zu unserem Newsletter initiiert. Die Ergebnisse der Schweizer Sektion zeigen, dass zwar eine knappe Mehrheit (55 %) weiterhin eine gedruckte Version per Post bevorzugt, aber alle 17 Befragten ein günstigeres Papier als das derzeitige als völlig akzeptabel ansehen. Eine ähnliche Umfrage wurde auch mit den anderen Sektionen durchgeführt. Ich hoffe, dass die zusammengefassten Ergebnisse es uns ermöglichen werden, unsere Kommunikationsstrategie zu überdenken und unsere Ressourcen auf bedeutendere Initiativen für die europäische Eisenbahn zu konzentrieren.

Bei ihrer Gründung im Jahr 2017 hatte sich unsere Sektion drei Prioritäten gesetzt: 1. die Entwicklung internationaler Verbindungen, ein Ziel, das in direktem Zusammenhang mit unserer DNA steht, 2. die Beschleunigung der Kredite und des Ausbautempos des schweizerischen Inlandsnetzes, und 3.- die Aufwertung von Nebenstrecken und guter Eisenbahnpraxis. Wir arbeiten immer nach diesen Prioritäten.

Bezüglich der dritten, hat die Sektion eine Studienreise zu den Transports Publics du Chablais organisiert, deren Sitz in Aigle ist, einem unserer kollektiven Mitglieder. Wir wurden von diesem Unternehmen, der insbesondere vier metrische Bahnlinien betreibt und für jede davon grosse Infrastrukturentwicklungsprojekte hat, insbesondere Verlängerungen zu den Skipisten und bedeutende Streckenkorrekturen, sehr gut empfangen.

Bezüglich der ersten beiden Ziele haben wir unsere Analyse- und Vorschlagsarbeit fortgesetzt und mit SwissRailvolution, deren Gründungsmitglied wir sind, zusammengearbeitet, um in der ganzen

Schweiz politische Relais zu finden. Diese Zusammenarbeit ergänzt sehr gut die Kontakte, die in der Westschweiz über den Verein OuestRail aufgebaut wurden. Unsere Aktionen im Jahr 2023 konzentrierten sich auf die Verteidigung der Linie Delémont-Delle-Belfort (die sie sehr braucht), der transjuralpinen Strecke (Bern -) Neuchâtel-Frasne (- Paris), (die sie ebenfalls sehr braucht), der Beziehungen der Schweiz zu Spanien. und auf den Nachtzügen nach Italien. Wir haben ausserdem 16 Vorschläge im Rahmen der Befragung des jährlichen Fahrplans 2024 unterbreitet. Diese Vorschläge bezogen sich insbesondere auf die jährliche Aufrechterhaltung der punktuell eingeführten direkten Verbindungen zwischen der Westschweiz und dem Tessin, glaubwürdige Alternativen zur vorgeschlagenen Alternativlösung von Busverkehr, um während der Bauarbeiten auf der italienischen Simplonstrecke korrekte Verbindungen zwischen der Westschweiz und Mailand zu gewährleisten, die Aufwertung der Verbindung zwischen Neuchâtel und Frasne, und schliesslich die schnelle Erfüllung des Versprechens, Nachtzüge von Zürich nach Barcelona zu haben. Ausserdem sind wir immer noch auf der Suche nach einem hochrangigen Kontakt mit RENFE bezüglich unseres Vorschlags für einen Tageszug Barcelona - Lyon - Genf - Grenoble - Marseille und zurück. Dieses Treffen wird diesen Sommer endlich stattfinden. Ich beziehe mich auch auf die Rückkehr der Busverbindung zwischen Martigny und Aosta, die von unserem kollektiven Mitglied TMR sichergestellt wurde, zu der man ohne Anspruch sagen kann, dass wir dazu beigetragen haben.

Wir haben ausserdem mit einer kompletten Überarbeitung der Website der Schweizer Sektion begonnen. Dieser Prozess hat länger gedauert als ursprünglich geplant. Ziel ist es, unsere Sichtbarkeit zu erhöhen und die Website technisch auf den neuesten Stand zu bringen. Das Ergebnis wird bis Ende des Sommers sichtbar sein.

In wenigen Minuten wird diese Versammlung über die Neubesetzung unseres Vorstands abstimmen. Die Schweizer Sektion wird wichtige Änderungen erfahren, da drei Mitglieder des Ausschusses sich nicht zur Wiederwahl antreten: Magali Weiss, Samuel Pellissier und Ihr Diener. Darüber hinaus verzichtet Nicolas Nussbaum, der zu Beginn dieses Jahres dem Schweizer Komitee beigetreten ist, sein Mandat in diesem neuen Umfeld fortzusetzen.

Es ist wichtig zu wissen, dass der Kern des aktuellen Teams seit der Gründung der Schweizer Sektion vor sieben Jahren so arbeitet. Ich selbst wurde im vergangenen März unerwartet zum Präsidenten des Schweizerischen Jakobsweg-Vereins gewählt. Dieser Verein hat rund 2.000 Mitglieder in der ganzen Schweiz, agiert als europäisches Netzwerk, arbeitet in fünf Sprachen und benötigt eine starke Repräsentation. Da ich beruflich noch voll aktiv bin, wäre es unklug, beide Präsidentschaften langfristig zu bekleiden, da dies meine Fähigkeiten wahrscheinlich übersteigen würde. Die Leitung der Schweizer Sektion war für mich eine wunderbare Erfahrung. Ich bin überzeugt, dass der scheidende Vorstand in aller Aufrichtigkeit mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen und der gegebenen Zeit sein Bestes gegeben hat. „Dienen und verschwinden“, wie man in der Schweiz am Ende einer Amtszeit sagt. Daher gebe ich mein Amt gerne ab, damit unsere Schweizer Sektion ihre Entwicklung mit anderen Menschen, Ideen und Perspektiven fortsetzen kann.

Um einen reibungslosen Übergang zu gewährleisten, habe ich mich vorerst bereit erklärt, bis zum Ende des laufenden Geschäftsjahres im November 2024 in meiner Position zu bleiben. Bis dahin wird das Schweizer Komitee die nächsten Schritte erörtern haben, und die Mitglieder werden die Möglichkeit gehabt haben, auf einer ausserordentlichen Generalversammlung am 12. Oktober in Olten abzustimmen.

Die Idee der Schiene ist es, die uns antreibt und eint. Angesichts eines unausweichlichen radikalen Wandels im Energieverbrauch bleibt die konventionelle Stahl-auf-Stahl-Technologie die effizienteste und die Bahn die flächensparendste Lösung. Dies sind die beiden Grundpfeiler, auf denen alle weiteren Argumente für die Schiene aufbauen – ob für Personen- oder Güterverkehr, über lange Strecken oder innerhalb von Städten. Zumindest in der Schweiz ist der Bedarf an Schienenausbau prinzipiell unbestritten. Es gilt jedoch, den Fortschritt zu beschleunigen, die notwendigen Mittel bereitzustellen und vor allem zukünftige Bedürfnisse mit Weitblick zu antizipieren. Derzeit häufen sich Bauprojekte und Fahrgastbeeinträchtigungen, um hier und da mit Notlösungen den aktuellen Bedarf zu decken. Trotz der Milliardeninvestitionen in den letzten Jahren stagniert der Anteil der Schiene am Gesamtverkehr seit dem Start des Konzepts „Bahn 2000“ zu Beginn des Jahrtausends weitge-

hend. Wir müssen zuerst den Bedarf, dann unsere Wünsche und schliesslich die notwendige Infrastruktur festlegen, um diese zu erfüllen, anstatt lediglich Fahrpläne um wenige Minuten anzupassen. Die Herausforderung ist beträchtlich, und die Schweizer Politik beginnt dies zu erkennen. Es ist zudem unerlässlich, Entscheidungen innerhalb angemessener Fristen umzusetzen. Es ist inakzeptabel, dass Partikularinteressen, oft rein eigennützig, Projekte von nationaler Bedeutung jahrelang verzögern. Obwohl die Finanzierung gesichert ist, verzögern sich fast alle Projekte, da die Beseitigung von Hindernissen Jahre dauern kann. Unsere Lobbyarbeit muss entsprechend angepasst werden. Die jüngste Annahme des Energiegesetzes durch die Schweizer Bevölkerung (9. Juni 2024) spiegelt diesen Ansatz wider: demokratische Rechte werden neu definiert, ohne sie einzuschränken. Daraus lassen sich möglicherweise auch für andere Bereiche Anregungen gewinnen.

Wir haben bereits in der Vergangenheit betont, dass die Schweizer Eisenbahnen das Glück haben, von einer echten spontanen Sympathie seitens der grossen Mehrheit der Bevölkerung und der gewählten Vertreter zu profitieren. Das ist richtig, aber all dies muss gepflegt und genährt werden, um zu überleben. Es bleibt also viel Arbeit zu erledigen. Sicher ist, dass ein Verband wie der unseren, der eine supranationale Vision bewahrt und die Aktionen der Eisenbahnfreunde auf europäischer Ebene koordiniert, mehr denn je seinen Platz hat.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Erfolg bei Ihren zukünftigen Aktivitäten und Ihrer Weiterentwicklung in anderen Ländern des Kontinents.

Zunächst einmal danke ich Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

Pierre Weiss – Präsident AEDTF – Schweizer Sektion