

Ausserordentliche Generalversammlung der AEDTF-CH

Olten – 12 octobre 2024

Liebe Freunde der Eisenbahn,

Ich freue mich, Ihnen diesen Bericht zu präsentieren, der auch der letzte in dieser Reihe sein wird, denn wie Sie erfahren haben, wurde diese AGV so organisiert, dass meine Frau Magali, unsere engagierte Sekretärin, Samuel Pellissier und ich uns verabschieden können, aber vor allem, um Lionel Brasier das Wort zu erteilen, unseren neuen Präsidenten, der auf der GV in Grenoble am 15. Juli nominiert wurde.

Es sei daran erinnert, dass die Schweizer Sektion der AEDTF am 1. März 2017 von den folgenden Gründungsmitgliedern gegründet wurde: Lionel Brasier, Pierre Hofmann, Roland Kallmann, Blaise Nussbaum, Samuel Pellissier, Gilbert Ploujoux und ich, alle heute anwesend. Ich danke ihnen von ganzem Herzen für ihre Arbeit und ihre freundliche und positive Zusammenarbeit in den letzten sieben Jahren. Anfangs hatten wir die sehr einfache Aufgabe, die Beiträge der Schweizer AEDTF-Mitglieder zu sammeln und dann an den Gipfel in Grenoble abzuführen. Damals gab es etwa 40 Mitglieder in unserem Land. Im Laufe der Jahre ist unsere Sektion auf heute 73 Mitglieder angewachsen, darunter 7 Kollektive.

Wir haben diesen ursprünglichen Auftrag zweifellos weitgehend neu interpretiert. Für Sie alle waren unsere sichtbarsten Aktivitäten die organisierten Exkursionen. Insgesamt fanden zehn Exkursionen statt, einschliesslich der heutigen, die es uns ermöglichten, folgende Themen zu erkunden: Güterverkehr auf Meterspur (MBC und CJ), die Vielfalt innerhalb eines einzigen regionalen Unternehmens, Travys und TPC, kombinierter Verkehr mit Terco, mehrere grosse Infrastrukturprojekte, das CEVA-Projekt ab Bahnhof Annemasse, die Limmattalbahn in Zürich und schliesslich die neue U-Bahn-Station in Bern, die Erkundung der effizienten Stadtnetze von Zürich und Bern, die bedeutende technische Innovation mit dem Spurwechselsystem in Zweisimmen, Schienenfahrzeugbautechniken in Stadler und schliesslich die Bedeutung der Bewahrung des Andenkens und des Erbes unserer Vorfahren durch unseren Besuch bei SBB Historic. Unsere Anwesenheit an der Seite der Vorfahren der Eisenbahn ist wichtig, denn obwohl sich die AEDTF der Arbeit an der Zukunft widmet, ist es wichtig, die Erinnerung an unsere Ursprünge zu bewahren, um zu wissen, wo wir stehen und wohin wir gehen.

Die Förderung des Schienenverkehrs erfordert politische Schaltstellen und regelmässigen Kontakt zu Verbänden, die sich für ähnliche Anliegen einsetzen. Wir waren beispielsweise Gründungsmitglied von SwissRailvolution (Verein für die Gestaltung und Entwicklung der Schweizerischen Bahn von morgen), einer Organisation mit engen Verbindungen zu Bundestagsabgeordneten. Darüber hinaus nehmen mehrere Mitglieder unseres Komitees an allen Veranstaltungen von OuestRail teil, einem Netzwerk verschiedener Akteure in der Westschweiz. Wir haben die AEDTF abwechselnd bei öffentlichen Versammlungen, Interessengruppenversammlungen, Generalversammlungen von Schwesterunternehmen, Verbänden usw. vertreten. Dies spiegelt sich in unseren halbjährlich erscheinenden Newslettern wider.

Bei unserer Gründung legten wir drei Handlungsfelder fest, die bis heute unsere Leitprinzipien geblieben sind: die Förderung internationaler Bahnverbindungen bei Tag und Nacht (die DNA unseres europäischen Vereins), die Beschleunigung der Finanzierung und des Arbeitstempos, die für die Modernisierung des Schweizer Schienennetzes erforderlich sind, und schliesslich die Förderung bewährter Verfahren im Bahnsektor, insbesondere solcher auf wenig bekannten Nebenstrecken.

In diesem Zusammenhang haben wir neben Schulausflügen zahlreiche Aktionen, Mitteilungen, Briefe und insbesondere spezielle Studien zu verschiedenen Themen initiiert. Eine vollständige Auflistung wäre schwierig.

Anstelle von Konfrontationen, Forderungen und simplen Abkürzungen haben wir stets den höflichen Dialog, die Diskretion, die fundierte Argumentation und die Verteidigung wohlüberlegter Fälle geför-

dert. Dies hat es uns ermöglicht, gehört zu werden und meiner Meinung nach eine echte Legitimität bei unseren verschiedenen Gesprächspartnern aufzubauen; oft haben wir dazu beigetragen, die Dinge in der gewünschten Richtung zu beeinflussen oder andere Licht auf diese oder jene Frage gebracht.

Diese verschiedenen Massnahmen konzentrierten sich insbesondere, in keiner bestimmten Reihenfolge, auf die folgenden Punkte:

- die Verteidigung des Güterverkehrs durch Einzelwagen und die Instandhaltung von Versorgungsstellen (wobei die Rede von einem Plan war, der ganze Regionen der Gnade der Lastwagen allein ausgeliefert hätte)
- die Verteidigung der grenzüberschreitenden Bahnstrecken durch das Juragebirge, die alle mit unterschiedlichen Problemen konfrontiert sind, begleitet von einem Vorschlag zur Einrichtung eines Jura-Express (nach dem Vorbild des Léman-Express) und einer Studie zur Optimierung der Trassen und des Rollmaterialeinsatzes.
- insbesondere Vorschläge, die darauf abzielen, das absolute Scheitern der Wiederinbetriebnahme der Strecke Delle - Belfort zu korrigieren (in der Tat eine absichtliche Sabotage, die derzeit dazu führt, dass diese Strecke die wenigen Passagiere verliert, die sich für die Eisenbahn entschieden hatten)
- zahlreiche Vorschläge zur Entwicklung und vor allem zur bestmöglichen Nutzung der Nachtzüge, insbesondere nach Spanien und Italien
- die Entwicklung des TGV Lyria auch ausserhalb der Routen nach Paris
- die Revitalisierung des Alpenkorridors Genf – Grenoble – Valence
- Vorschläge für die Verbindung von Barcelona, Genf und Marseille durch die Renfe, die derzeit von der Renfe geprüft wird
- Ideen zur Optimierung der Ströme und zur Schaffung komplementärer Verbindungen, die sich in mehr als hundert Bemerkungen bei der jährlichen Konsultation der jeweiligen Jahrespläne niederschlugen
- allgemeinere Stellungnahmen anlässlich der Konsultationen über die Grundzüge der verschiedenen Etappen des Eisenbahnausbaus (STEP)
- der Vorschlag für eine direkte Verbindung Genf - München, die die SBB interessiert
- die Revitalisierung der Busverbindungen zwischen dem Wallis und dem Aostatal
- die Sichtbarkeit der Buslinien, die das Netz des Léman-Express erweitern, im europäischen Fahrplansystem Hafas

All dies hat uns viele Abende und Wochenenden beschäftigt...

Die Sicherung der finanziellen Stabilität unserer Organisation hatte für uns ebenfalls höchste Priorität. Wir haben alle unsere Verpflichtungen mit den uns zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln erfüllt; wir verfügen zwar nicht über reichlich Geld, hatten aber nie Liquiditätsprobleme.

Vor ihrem Abgang hat Magali unsere Website komplett neu gestaltet. Diese ist nun technisch auf dem neuesten Stand und vermittelt ein dynamisches Bild unseres Bereichs.

Wir können stolz auf die geleistete Arbeit sein und danken Ihnen, liebe Mitglieder, für Ihre Unterstützung mit Ihren Beiträgen und Ihrer aktiven Teilnahme.

Die Sache der Schiene ist es, die uns antreibt und eint. Angesichts eines unausweichlichen, radikalen Wandels im Energieverbrauch bleibt die Stahl-auf-Stahl-Schiene die effizienteste und flächensparendste Option für den Schienenverkehr. Diese Tatsache bildet die Grundlage für alle weiteren Argumente zugunsten der Schiene – ob für Personen- oder Güterverkehr, über längste Distanzen oder kürzeste Strecken innerhalb von Städten.

In der Schweiz wird die Notwendigkeit, den Schienenverkehr zu entwickeln, prinzipiell nicht mehr bestritten, aber jeder Schritt wird durch endlose Verfahren erschwert und verzögert und meistens ohne jede Hoffnung auf einen Sieg für den Kläger. Es gilt also, die Dinge zu beschleunigen, die Verfahren zu vereinfachen, die notwendigen Haushaltsmittel bereitzustellen und vor allem den künftigen Bedarf in einer umfassenden Vision vorzusehen.

Trotz Milliardeninvestitionen in den Schienenverkehr in den letzten Jahren ist dessen Anteil am Gesamtverkehr seit der Einführung des Konzepts „Bahn 2000“ zu Beginn des Jahrtausends weitgehend stagniert. Aktuell häufen sich Bauprojekte und damit verbundene Beeinträchtigungen für Fahrgäste, oft im Bestreben, Lösungen umzusetzen, die schnell wieder veraltet sein werden.

Wir müssen zunächst die Bedürfnisse, dann unsere Wünsche und Möglichkeiten abwägen und schliesslich die notwendige Infrastruktur festlegen, anstatt lediglich zu bauen, um den aktuellen Zeitplan um wenige Minuten zu verlängern. Dieser Paradigmenwechsel ist notwendig und sehr wichtig; Entscheidungsträger beginnen dies zu erkennen. Es ist ausserdem unerlässlich, Entscheidungen innerhalb angemessener Fristen umzusetzen. Es ist inakzeptabel, dass Partikularinteressen, oft rein eigennützig, Projekte, die für das ganze Land von entscheidender Bedeutung sind, jahrelang verzögern. Obwohl die Finanzierung gesichert ist, hinken praktisch alle laufenden Projekte hinter dem Zeitplan her. Unsere Lobbyarbeit muss entsprechend angepasst werden.

Wir haben bereits betont, dass die Schweizerischen Bundesbahnen sich glücklich schätzen können, auf großes spontanes Wohlwollen in der Bevölkerung und bei den gewählten Vertretern zählen zu können. Das stimmt, doch all dies muss gepflegt und erhalten werden, um seinen Fortbestand zu sichern. Bahnreisen müssen zuverlässig, bezahlbar und, wann immer möglich, die beste Option bleiben. Wir haben noch viel Arbeit vor uns! Sicher ist jedoch, dass ein Verein wie der unsere, der auch diese supranationale Dimension besitzt, relevanter denn je ist.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Erfolg bei Ihren zukünftigen Vorhaben und übergebe das Wort an Samuel Pellissier, der Ihnen konkreter darlegen wird, wo die unmittelbarsten Herausforderungen liegen.

Ich danke euch.

Pierre Weiss - scheidenden Präsidenten der AEDTF - Sektion Schweiz