

Generalversammlung 2022 der AEDTF

Grenoble - 13. Mai 2023

Bericht der Schweizer Sektion AEDTF-CH

Liebe Eisenbahnfreunde,

Ich freue mich, Ihnen diesen Bericht zu präsentieren, denn Sie werden feststellen, dass es der Schweizer Sektion gut geht. Es wurde verlangt, nur über 2022-Elemente zu berichten, ohne auf benachbarte Zeiträume auszudehnen, was ich nach Möglichkeit berücksichtigen werde.

Ein Präsident arbeitet viel, aber zum Glück ist er nicht allein. Ich schulde dem Komitee zuallererst Anerkennung und Dank für all die Arbeit, die es für das Gemeinwohl geleistet hat, sei es, unsere Konten auf dem neuesten Stand zu halten, Briefe vorzubereiten und zu versenden, neue Mitglieder zu finden, uns bei Veranstaltungen zu vertreten, ganz abgesehen von der einfachen Verfolgung der aktuellen Ereignisse, die Organisation von Ausflügen oder auch die Antworten auf diejenigen, die uns ansprechen. Ich erinnere daran, dass all diese Arbeit ehrenamtlich geleistet wird und keine Entschädigung gewährt wird, außer der Erstattung von direkten Kosten wie Sekretariatsmaterial.

Zum 31. Dezember 2022 zählte die Sektion Schweiz 69 Mitglieder, davon 8 kollektive Mitglieder, darunter 4 Bahnbetreiber, 3 militante Verbände für den öffentlichen Verkehr und eine Vereinigung von Eisenbahntechnikern.

Wir haben 4 neue Anmeldungen und 2 Austritte registriert.

Unsere Finanzen sind solide. Ohne ins Detail zu gehen, kann ich Ihnen mitteilen, dass wir Einnahmen in Höhe von CHF 9'145 und direkte Ausgaben in Höhe von CHF 5'454 hatten. Hinzu kommen CHF 3'425, die an den Dachverband gezahlt wurden, sodass uns ein Überschuss von CHF 266 verbleibt. Unser Postkonto wies zum 31. Dezember 2022 einen Saldo von CHF 968 auf. Diese Abrechnungen wurden vom Hauptkassierer geprüft und können daher genehmigt werden. Ich danke Gilbert Ploujoux für seine Tätigkeit als Kassierer.

Es ist erfreulich, dass wir im vergangenen Jahr keine Todesfälle in unseren Reihen verzeichnet haben. Ich brauche also keine Schweigeminute, aber ich bitte Sie um eine kurze Pause, als Zeichen unserer Dankbarkeit dafür, dass wir letztes Jahr nicht trauern mussten.

Bei ihrer Gründung im Jahr 2017 setzte sich unsere Sektion drei Prioritäten, nämlich 1. die Entwicklung internationaler Verbindungen, ein Ziel, das in direktem Zusammenhang mit unserer europäischen Dimension steht, 2. die Beschleunigung der Finanzierung und des Entwicklungstempos des inländischen Netzes und 3. die Förderung von Nebenstrecken und bewährten Eisenbahnpraktiken.

Was den dritten Punkt betrifft, so hat die Sektion in den letzten zwölf Monaten zwei Studienreisen organisiert.

→ die erste im Januar 2022 in Zweisimmen. Er ermöglichte uns eine Vorpremiere einer Demonstration des metrischen - normalen Spurwechselsystems. Wir sind der MOB-Kompanie sehr dankbar, dass sie uns als erste Gruppe dieses Privileg gewährt hat. Der Goldenpass-Express (sein Handelsname) wurde im Dezember 2022 in Betrieb genommen. Samuel Pellissier und ich haben die Jungfernfahrt unternommen. Sie wissen vielleicht, dass seit Ende Februar 2023 der Service aufgrund eines ungewöhnlichen Verschleißes der Schienen auf dem BLS-Normalgleisabschnitt ausgesetzt ist.

→ die zweite im September bot die Gelegenheit, zwei Werke der Stadler-Gruppe in der Ostschweiz zu besichtigen: Bussnang und St. Margrethen. Zur Anekdote haben wir unter anderem die Wiege von «Anne» gesehen, einer der für die Tramway du Mont-Blanc bestellten Triebwagen.

Für diejenigen unter Ihnen, die daran interessiert sind, bitte ich Sie, den Besuch der Sektion bei TPC am kommenden Samstag, dem 17. Juni zu notieren. Diese Gesellschaft, kollektives Mitglied unserer Sektion, betreibt 4 metrische Linien, die durch ein Busnetz ergänzt werden. Wir haben sie aufgrund ihrer Dynamik und der zahlreichen Verbesserungs- und Entwicklungsprojekte ausgewählt, die uns vorgestellt werden. Ich habe hier ein paar Anmeldeformulare.

Die Sache der Schiene ist das, was uns antreibt und zusammenbringt. Abgesehen von der Tatsache, dass ich schon immer den Zug geliebt habe, ist mein Engagement motiviert durch die Gewissheit, dass die Schiene die bestmögliche Antwort ist, um den Verkehr mit den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung in Einklang zu bringen und die angekündigte Katastrophe zu vermeiden. Es ist dringend. Im vergangenen Jahr waren wir erneut Zeugen der immer extremeren und häufigeren Erscheinungen des Klimawandels. Gleichzeitig haben wir auch die sehr schnelle Verdunstung aller guten Vorsätze gesehen, die während der schlimmsten Zeiten des Lockdowns geblüht hatten. Während die Einführung von Nachtzügen mit einer senatorischen Geschwindigkeit voranschreitet, hat sich der Luftverkehr weitgehend auf das Niveau vor der Pandemie erholt.

Schließlich ist der vorherrschende Eindruck, dass es allen egal ist! Wir könnten entmutigt werden, aber wir haben beschlossen, den Kurs beizubehalten und unseren Teil mit den Mitteln zu tun, die uns zur Verfügung stehen.

Es ist daher angebracht, unsere Stimme zu erheben, wann immer dies möglich ist, um daran zu erinnern, dass die Schiene durch den Zauber des Rollens von Eisen auf Eisen und durch ihre geringe räumliche Ausdehnung im Verhältnis zu den beförderten Mengen und der Zahl besonders ressourcenschonend und effizient ist. Dies ist wichtig, weil man sich darüber im klaren ist, daß der öffentliche Verkehr bei politischen Entscheidungen nicht immer die Oberhand behält.

Unsere Erfolge? Sie sind gleichbedeutend mit jeder Entscheidung, die unsere Argumente aufgreift oder die von uns vertretenen Positionen in die richtige Richtung lenkt. In den vergangenen zwölf Monaten können wir insbesondere über Interventionen zu folgenden Themen berichten:

→ die Transjura-Strecken – und ich betone alle Transjura-Strecken, da sie alle in unterschiedlichem Maße mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben – stehen im Mittelpunkt einer Studie unseres Vizepräsidenten Samuel Pellissier. Diese Studie enthält Vorschläge zur Optimierung des Wageneinsatzes und der Fahrpläne, zur Vermeidung des Einsatzes von Dieseltriebwagen unter Oberleitungen, zur weiteren Erschließung des touristischen Potenzials der Region und schlägt, dem Beispiel des Léman Express folgend, die Verwendung einer einheitlichen Markenidentität „Jura-Express“ für den gesamten internationalen und regionalen Verkehr vor. Die Studie wurde in der Folge bereits mehrfach zur Weiterentwicklung verschiedener Projekte herangezogen.

→ die Verbindung nach Verbier in den Walliser Alpen. Unser Vorschlag, die Kundschaft für den Verbier-Express nach Biel mit einem Doppelstreckenzug abzuholen, hat sich über unsere Erwartungen hinaus mit der Schaffung eines Skifahrerzuges verwirklicht, der jedes Wochenende von Fribourg nach Châble fährt, der «VosAlpes Express». Aufgrund des Erfolgs haben wir den TMR und RégionAlps vorgeschlagen, das Experiment an Sommerwochenenden zu wiederholen.

→ der Nachtzug nach Rom. Da es aus logistischen Gründen nicht möglich ist, einen Nachtzug zwischen Genf und Rom zu betreiben, haben wir den SBB vorgeschlagen, den Zug von Zürich über Ostermundigen und Brig nach Rom auf der Linie Puidoux - Vevey zu befördern, so dass er zumindest teilweise die Westschweiz bedient. Vincent Ducrot, Generaldirektor der SBB, hat uns geantwortet, dass diese Option zwar geprüft worden sei, die endgültige Wahl jedoch von zahlreichen technischen und materiellen Zwängen abhängen würde. Im Moment ist noch nichts entschieden, und die größte Herausforderung wird darin bestehen, den Zug in Italien fahren zu lassen und dabei die zahlreichen Beschränkungen der nächtlichen und sonstigen Schließungen einzuhalten.

→ die öffentliche Konsultation zum Jahresfahrplan 2023, zu der wir 17 Vorschläge und Kommentare eingereicht haben.

→ die Busverbindung nach Aosta. Wir haben bei der OFT, dem Kanton Wallis und den TMR interveniert, um eine Lösung zu finden, die mindestens drei Hin- und Rückfahrten pro Tag zwischen Martigny und dem Aostatal gewährleistet. Nachdem die Verbindung auf zwei Verbindungen pro Woche reduziert wurde, ist sie zur Zeit völlig unterbrochen und die beste Reisezeit mit dem Zug beträgt mehr als 6.30 Uhr, was angesichts aller Interaktionen zwischen dem Wallis und dem Aostatal kaum zu glauben ist. Wir haben den eklatanten Kontrast zur Qualität der Verbindungen zwischen dem Kanton Graubünden und Südtirol hervorgehoben, und fordern dringend auf, sich daran ein Beispiel zu nehmen.

→ die Verbindungen zu Südfrankreich und Spanien. Wir haben den Vorschlag übernommen, den wir bei Renfe Viajeros im Jahr 2020 gemacht hatten, einen Barcelona - Genf und zurück über Lyon zu etablieren, dann einen Genf - Marseille und zurück über Grenoble, mit einer Rotation von zwei Tagen. Dieses Mal haben wir sie an TGV Lyria gerichtet, um die Gelegenheit des Rückzugs der SNCF von Elipsos zu nutzen (der die Zusammenarbeit zwischen Renfe und SNCF materialisieren konnte), ein Rückzug, der Lyria theoretisch etwas mehr Spielraum gibt. Wir haben leider nie eine Antwort erhalten. Unser neues Ziel ist es, die Verbindungen von Lyon nach Genf zu verlängern.

→ die Verbindungen nach Deutschland und insbesondere nach München. Hier ist es die Qualität der Beziehung trotz der jüngsten Elektrifizierung, die uns beunruhigt. Unser Vorschlag für eine verlängerte Verbindung von Zürich in die Westschweiz hat Interesse geweckt und könnte umgesetzt werden, aber er setzt voraus, dass der Fahrplan auf dem deutschen Teil der Strecke stabil bleibt, was derzeit noch alles andere als der Fall ist.

Was die Eisenbahn in der Schweiz betrifft, so hat der Ausschuss für Verkehr des Nationalrats im Jahr 2022 mit 15 zu 5 Stimmen empfohlen, das große Projekt des Eidgenössischen Mobilitätskreuzes zu genehmigen, das vom Parlament Anfang 2023 formell angenommen wurde. Wir können die Arbeit von SwissRailvolution, deren kollektives Mitglied die AEDTF ist, loben, die dazu beigetragen hat, den Weg auf politischer Ebene zu ebnen und die Tür für eine echte Modernisierung des alternden Netzes der Schweizer Eisenbahnen zu öffnen. Durch den Bau dieses Bundeskreuzes werden die letzteren neue Linien für die Eurocity und die Intercity erhalten, während das bestehende Netz für eine massive Entwicklung des RER- und regionalen Verkehrs freigegeben wird. Auch der Güterverkehr wird profitieren, ebenso wie das Netz der metrischen Alpbahn, das ausgebaut und aufgewertet werden soll. Dies ist sicherlich nicht für morgen, aber die AEDTF begrüßt diese Änderung des Ansatzes, der Perspektive und vor allem des Ehrgeizes. Die mutige Art der anstehenden Arbeiten steht in der Tat im Kontrast zur derzeitigen Politik der Anpassung der bestehenden Infrastruktur, die zwar auch lobenswert ist, aber zu einer Vervielfachung der endlosen kleinen Baustellen, den Unannehmlichkeiten für die Kunden und den Verschlechterungen des Dienstes führt, oft, um nur Pflaster auf die schmerzhaftesten Wunden zu legen und auf den Notfall ohne wirkliche Zukunftsvision zu reagieren.

Dieses Ziel eines großen qualitativen Sprunges wird dem modalen Anteil der Schiene, der seit der Einführung von Rail 2000 stagniert, sicherlich einen neuen Impuls verleihen.

Es ist erwähnenswert, dass unsere Beteiligung an SwissRailvolution uns Zugang zu gewählten Vertretern in der ganzen Schweiz verschafft und die Kontakte ergänzt, die wir in der Westschweiz über den Verein OuestRail geknüpft hatten. Im übrigen ergänzen wir uns gegenseitig, mit großen langfristigen Projekten für den einen und zeitnaheren Dossiers für den anderen.

Wir haben bereits in der Vergangenheit darauf hingewiesen, dass die Schweizer Eisenbahnen das Glück haben, von der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung und den gewählten Vertretern eine echte spontane Sympathie zu erfahren. Das ist richtig, aber all dies muss gepflegt und genährt werden, um zu überleben. Die Schweizer Bahn wird viel Geld brauchen, schnell, um effizient und vorbildlich zu bleiben. Leider gehen wir nicht in diese Richtung, ganz im Gegenteil. Die Frage ist jetzt weniger haushaltspolitisch als legal. Die finanzierten und erworbenen Projekte hinken hinterher, da es unmöglich geworden ist, eine Barriere zu bewegen, ohne sich mit den Fachleuten der juristischen Guerilla auseinanderzusetzen, wenn nicht neue Anforderungen der OFT die Projekte wie im

extremen Fall des Bahnhofs von Lausanne blockieren. Um voranzukommen, müssen neue Regeln eingeführt werden, die den Interessen aller stärker Rechnung tragen.

Es bleibt also noch viel zu tun, aber sicher ist, dass ein Verein wie der unsere, der eine supranationale Vision bewahrt und die Aktionen der Eisenbahnfreunde aus verschiedenen europäischen Ländern koordiniert, mehr denn je seinen Platz hat.

Unsere Abteilung wird weiterhin Kampagnen durchführen und das Bewusstsein schärfen, um das Tempo der Investitionen und der verfügbaren Ressourcen zu beschleunigen.

In diesem Sinne wird die Schweizer Sektion neben ihren innerstaatlichen Aufgaben auch weiterhin Initiativen in anderen Ländern und von unserem Dachverband unterstützen und befürworten.

Fürs Erste danke ich Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.
Pierre Weiss - Präsident AEDTF - Sektion Schweiz