

Speech on European Railway Federation Saturday 15th of March 2013

Caroline Beglinger Fedorova, joint CEO of VCS-ATE-ATA Switzerland

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

sehr geehrter Herr Oberbürgermeister

(chers conseillers nationaux et députés)

dear Chairman,

dear friends of public transport,

chères et chers collègues de la fédération européenne des voyageurs,

sehr geehrte Damen und Herren,

Es ist mir eine grosse Ehre, Sie alle im Namen des Verkehrs-Club der Schweiz, VCS, hier in Basel, meiner Heimatstadt zu begrüssen. Wie das Bonmot sagt, gibt es nur zwei Sorten von BaslerInnen und Baslern. Die eigentlichen Basler, also diejenigen, die hier wohnen, und die Heimwehbasler. Und zu dieser Sorte zähle ich. Umso grösser die Freude, heute hier bei Ihnen zu sein.

VCS ou l'ATE comme notre association s'appelle en français compte parmi les membres fondateurs de la Fédération européenne des voyageurs. C'est donc un grand honneur pour moi de vous accueillir en Suisse pour votre congrès annuel et de vous saluer très cordialement toutes et tous ici à Bâle.

J'aimerais tisser mon salu autour du concept de la relation. Evidemment dans son sens technique de "connexion" que vous en tant que ferrophiiles avisés avez tout de suite saisi, mais également dans son sens social, bien plus large: la relation en tant qu'interaction avec autrui, avec le monde qui nous entoure. Le Petit Robert¹ définit le concept de la relation ainsi: "Lien, rapport. Caractère de deux ou plusieurs choses entre lesquelles existe un lien." Pour préciser plus loin: "lien de dépendance ou d'influence réciproque (entre des personnes)". Il spécifie

même que la "liaison entre deux points géographiques", est dénommée relation également. Voici donc un vaste champ ouvert par ce mot intéressant "relation, relation, Beziehung" qui servira de fil rouge aux quelques paroles de bienvenues.

Le thème de la relation nous renvoie ainsi au sujet de discussion de cette journée que sont les relations ferroviaires européennes et tout spécifiquement tri-nationales. La Suisse avec le grand passé - et nous l'espérons avenir - d'un petit pays de transit est hautement engagée dans les relations au-delà de ses frontières. Quand le peuple suisse a accepté le fonds servant au financement des projets FTP (FinöV-Fonds, resp. fund for the financing of public transport) en 1998 doté d'env. 30 milliards, il a sciemment décidé d'investir dans la relation avec les pays voisins, notamment avec la France et l'Allemagne, pour rattacher la Suisse aux réseaux à grande vitesse. Ont suivis des projets tel que la future réanimation de la ligne ferroviaire Delle - Belfort, la ligne de chemins de fer qui relie Mendrisio à Varese en Italie, où les constructions sont actuellement en route. Et les 1ers travaux ont également commencés pour le CEVA à Genève, projet qui relie la ville de Genève à son agglomération franco-genevoiseⁱⁱ. Serait-ce trop audacieux de dire que nous suisses avons depuis longtemps suivi le conseil d'Alain Touraine et abandonner les pures utopies pour nous consacrer aux pragmatisme du réel?

"Il faut quitter le calme rassurant des utopies et des prophéties, fussent-elles catastrophiques, pour descendre dans le mouvement, déconcertant mais réel, des relations (sociales)." (Alain Touraine, *1925, sociologue et historien français).

Alain Touraine, en tant que grand sociologue français parlait évidemment de relations sociales quand ils invitait ses étudiants à quitter la tour d'ivoire de l'alma mater. Mais quand nous parlons de relations ferroviaires, sujet au combien technique, ne parlons-nous pas au fond de relations humaines?

Tatsächlich sind Eisenbahnverbindungen, wie sie die Schweiz zusammen mit ihren ausländischen Partnern realisiert, kein technischer Selbstzweck sondern reale Investitionen in die Beziehungen (relations) mit unseren Nachbarn. Und in diesem Sinn eine eindeutig gesellschaftliche Tat. Wer sich für Bahnverbindungen einsetzt, kämpft für Verbindungen unter Menschen. Denn von A nach B reisen, über Grenzen hinweg mit dem gleichen Ticket aufgrund eines verlässlichen Fahrplan,

ist selten ein Selbstzweck, sondern dient der Verbindung mit anderen Menschen. Wenn wir zusammen mit Österreich und Deutschland im Osten der Schweiz das trinationale Projekt Bodensee-S-Bahn realisieren oder im Raum Basel, grad vor unseren Türen, die Regio S-Bahn, welche Frankreich, Deutschland und die Schweiz verbindetⁱⁱⁱ, schaffen wir Verbindungen, damit Menschen sich begegnen und zusammen weitergehen können. Dieser Tage beraten die beiden Kammern des Schweizer Parlaments eine neue Finanzierungsvorlage für die Eisenbahn. Es soll ein Fonds geschaffen werden, um die Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr - ganz besonders die Bahn - langfristig zu finanzieren. Insgesamt sprechen wir von über 42 Milliarden für die nächsten 30 Jahre. Konkret wird sollen in einer ersten Etappe, bis etwa 2025, ganze 6,4 Milliarden in die Eisenbahninfrastruktur investiert werden. Eine stolze Summe für ein Land, das kurz davor steht, den längsten Eisenbahntunnel der Welt fertig zu bauen und 2016 zu eröffnen. Und ein gewaltiges Zwischenresultat für den VCS, der mit seiner Initiative diese wichtige Infrastrukturdebatte auf die politische Agenda gesetzt hat.

Verbinden ist schön, verbinden ist aber auch anstrengend, verbinden ist teuer. Und Verbindungen schaffen und pflegen kostet Zeit. Doch es ist gut investierte Zeit, und das sagt uns schon der amerikanische Gewerkschafter Samuel Gompers:

"Time is the most valuable thing on earth: time to think, time to act, time to extend our fraternal relations, time to become better men, time to become better women, time to become better and more independent citizens." (Samuel Gompers, 1850-1924, Anglo-american Labor Union leader).

Gompers talks about the link between being a human - a better man or woman and as he puts it - extending relations and investing time. He knew that none of these targets (building relations and improving humans) could be achieved without investing time. And it seems to me, dear friends, that not only Gompers knew about the necessity of investing time to build up relations, but you too. Gathering here in Basel to extend our relations is an important issue in itself. It's an illusion that fighting for public transport, fighting for passengers' rights could be done by individuals alone, or in virtual worlds only. We have to join, to agree, to stand together and to fight together to be able to work as a pressure group. It is

essential to share our knowledge and our experience, to agree on our targets and to organize the needed action to make public transport better throughout Europe.

Public transport is a part of the solution when we want to achieve the European targets on climate and energy as they are put in the EU white book. Modal shift - though certain people in Brussels think the word "Verlagerung" may compete for the "Unwort des Jahres" - is the key to a livable future in Europe. When you know that still over half of the goods in Switzerland transit on rail thanks to strict laws and the political will to achieve an important modal shift, it is clear that these political shows results; perhaps not as quick as I would wish, but results. Now, what is needed to succeed in the modal shift? Time and money as you guessed, but more concrete it needs a good offer, interoperability and good service level for customers and passengers, it requires reliable connections and relations with partners. And it needs the political will to link transport and climate politics to shift to the better transport system.

I'm glad to see how many people do invest their precious time to gather here in Basel today. They are willing to work on relations in all their meanings that are technical and social to make things happen, to make public transport better. And I'm convinced that we will create a helpful and cheerful atmosphere, so we could tell Chekhov that he was wrong when he said:

"All of life and human relations have become so incomprehensibly complex that, when you think about it, it becomes terrifying..." (Anton Chekhov, 1860-1904, russischer Autor)

At the opposite: good relations make things happen and people happy!

Ich wünsche Ihnen und uns eine erfolgreiche und lustvolle Tagung, mit funktionierenden Beziehungen in jeder Hinsicht, die Anton Tschechows Pessimismus Lügen straft.

Je vous remercie de votre attention et vous souhaite une excellente journée.

Anwesende:

- Dr. Hans-Peter Wessels, Regierungsrat Basel-Stadt
- Klaus Eberhardt, Oberbürgermeister Rheinfelden D
- Chairman of EPF is Mr Trevor Garrod of Railfuture United Kingdom
- Kurt Schreiber, Präsident Pro Bahn Schweiz, wird auch anwesend sein, Zusammenarbeit betonen.
- VCD wird der Vize-Vorsitzende Matthias Kurzeck kommen.
-

Danke, dass du am Samstagmorgen zu den rund 80 EPF-Delegierten sprechen wirst.

Beginn 09.00 Uhr im Kleinbasel

Union-Saal, Klybeckstrasse 95, 4057 Basel, ab Bahnhof SBB mit Tram 8 bis „Bläsiring“

Notes:

FinöV

Der Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (BRG 96.059),^[1] kurz FinöV genannt, ist ein Beschluss der Schweizer Bundesversammlung zu umfassender Modernisierung und Ausbau der Bahninfrastruktur. Dem Bundesbeschluss wurde am 29. November 1998 von den Stimmberechtigten zugestimmt.

In den nächsten 20 Jahren sollen für rund 30.5 Mrd. Schweizer Franken (Stand 1995) mehrere Großprojekte umgesetzt werden:

- die erste und zweite Etappe der Bahn 2000 mit der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist als Kernstück
- die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) mit neuem Basistunnel durch Gotthard, Lötschberg, Ceneri und Zimmerberg
- die Anschlüsse der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitverkehrs-Netz (auch HGV-Anschluss genannt) sowie
- die Lärmsanierung der Eisenbahnen

Die Finanzierung der 30.5 Milliarden CHF soll aus einem Fonds erfolgen. Dieser sollte gespeist werden durch zwei Drittel der Erträge aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA, Einnahmen aus Mehrwertsteuer und Mineralölsteuer sowie durch Darlehen des Bundes am Kapitalmarkt. Gemäss der ergänzenden Botschaft FinöV II vom 8. September 2004 sollte jedoch die Finanzierung durch Darlehen wegfallen und alle bestehenden Darlehen zurückbezahlt werden.

ⁱ édition imprimée de 1996

ⁱⁱ également: TGV Rhin Rhone, Karpatenlinie Genève - Macon, Zürich - St. Margreten - München und Stuttgart

ⁱⁱⁱ auch Einsatz der lokalen ATE/VCS für grenzüberschreitenden Lokal- und Regionalverkehr, z.B. Tram 8 (vor der Tür) nach Weil am Rhein