

## JAHRESBERICHT 2020

**Was für ein schwieriges Jahr, was für ein aufwühlendes Jahr. Für unsere Gesellschaft, für die Menschen, für Jung und Alt. Und für den öffentlichen Verkehr. Corona wirbelte und wirbelt unser Leben durcheinander. Viele Menschen verloren ihr Leben, noch mehr sind erkrankt. Die Pandemiebekämpfung erfordert weitreichende Einschränkungen im öffentlichen und sozialen Leben. Lockdown, Homeschooling, Homeoffice, Social Distancing, Maskenpflicht. Wer sich vor nur zwei Jahren ein solches Szenario ausgedacht hätte, wäre nicht ernst genommen worden und wäre bestenfalls als Science-Fiction-Autor\*in durchgegangen. Und doch ist dies jetzt alles Realität. Die Hoffnung, dass alles wieder vorbei geht und die «alte Welt» zurückkommt, ist zwar da, und die zunehmende Verbreitung von Impfstoffen nährt Hoffnung. Doch bis unsere Welt wieder wie vor Corona tickt, wird es noch lange gehen.**

Leidtragend war und ist dabei auch der öffentliche Verkehr. Wer hätte gedacht, dass der Bundesrat und auch die Chefs von SBB und Postauto dazu aufrufen, den öffentlichen Verkehr nicht zu benutzen? Es tat und tut dem Schreibenden weh, die leeren Züge, Busse und Trams so gut wie leer durch Stadt und Land fahren zu sehen - und Schiffe und Bergbahnen zeitweise ganz stillgelegt. Übers Jahr gemittelt erlitten die öffentlichen Transportunternehmen einen Frequenzeinbruch von dreissig und mehr Prozent. Die finanziellen Löcher gehen in die Hunderte von Millionen Franken. Trotz Reserven und dem 700-Millionen-Zustupf aus der Bundeskasse sind einige Unternehmen in eine sehr schwierige Lage geraten. Daran wird der öV noch lange nagen. Und wir wissen noch nicht, wieviele Kundinnen und Kunden sich letztes Jahr längerfristig von Bahn, Bus und Tram verabschiedet haben – sei es ins Homeoffice, aufs E-Bike oder das Auto.

Umso wichtiger ist es, dass Organisationen wie die IGÖV oder unsere Schwesterorganisation Pro Bahn sich entschieden und konsequent für die Anliegen und Interessen des öffentlichen Verkehrs einsetzen. Es wäre falsch, aus kurzfristigem Coronadenken die Vorteile, die der öV bietet, zu opfern - oder nur schon nicht mehr so ernst zu nehmen. Klar: Corona wird noch lange nachwirken. Aber der Klimawandel und die klimapolitischen Ziele des Bundes erfordern es, dass der öV weiterentwickelt, ganz enorm ausgebaut wird. In den Szenarien des Bundesamtes für Verkehr geht man davon aus, dass der öffentliche Verkehr seinen Marktanteil (Modal Split) bis 2050 verdoppeln muss, sollen die ehrgeizigen Klimaziele erreicht werden. Denn eines ist klar: kein Verkehrsmittel ist so flächeneffizient und kein Verkehrsmittel hat die bessere Ökobilanz als der öffentliche Verkehr – vom Langsamverkehr einmal abgesehen. Und nota bene das einzige Verkehrsmittel, das von allen Bevölkerungsgruppen nutzbar ist.

### 1. Highlights

Trotz Corona weist das öV-Jahr 2020 einige wichtige Höhepunkte auf. Der wohl grösste Meilenstein für unsere Branche ist die feierliche Eröffnung des Ceneri-Basistunnels gegen Jahresende und damit die Fertigstellung der Neat, 28 Jahre nach der legendären Volksabstimmung von 1992. Ein Jahrhundertwerk wurde Realität.

Im Nord-Süd-Verkehr profitieren die Kund\*innen seither von einem stark ausgebauten Angebot. 45 Minuten kürzer dauert die Fahrt ins Tessin durch die beiden Tunnels. Das IC-Angebot ab Zürich wurde zum Halbstundentakt verdichtet, bis Milano fährt alle Stunde ein EC. Sie verlieren unnötig 15 Minuten Zeit. Richtig peinlich ist es bei den beiden Basler Eurocity-Zügen: ab Lugano aber schleichen sie langsamer als jeder Regionalzug durch die Landschaft und verlieren bis Milano wieder die ganzen mit der Neat gewonnen 45 Minuten durch Bummel und lange Halte. Und so ist man keine Minute schneller in der Lombardei als seinerzeit über die alte Bergstrecke. Leider bleibt nichts anders übrig, als den Kund\*innen zu empfehlen, in Lugano auf den Regionalexpress umzusteigen – das spart mehr als eine halbe Stunde.

## 2. Aktivitäten 2020

### 2.1 Hauptversammlung 2020

Wegen Corona musste die Hauptversammlung 2020 leider abgesagt werden, dies gestützt auf die Covid-19-Verordnung des Bundesrats. Schade für die intensive Vorbereitungsarbeit unserer Sektion Ostschweiz. Zum Glück aber können wir das spannende Programm im 2021 an der HV 2021 nachholen.

Da wegen der abgesagten HV keine Wahlen stattfanden, kam es unterjährig und mit dem Einverständnis des Vorstands zu zwei informellen Wechseln im Zentralvorstand.

Matthias Gfeller vertritt seit Herbst 2020 die Sektion Zürich im Zentralvorstand und folgt auf Peter Anderegg. Martin Trippel vertritt seit Ende 2021 die Sektion Genf im Zentralvorstand und folgt auf Pierre Hofmann.

Beide Wechsel werden an der HV 2021 formalisiert. Dann werden auch die scheidenden Vorstandsmitglieder für ihre Arbeit gewürdigt.

### 2.2 PräsidentInnenkonferenz 2020

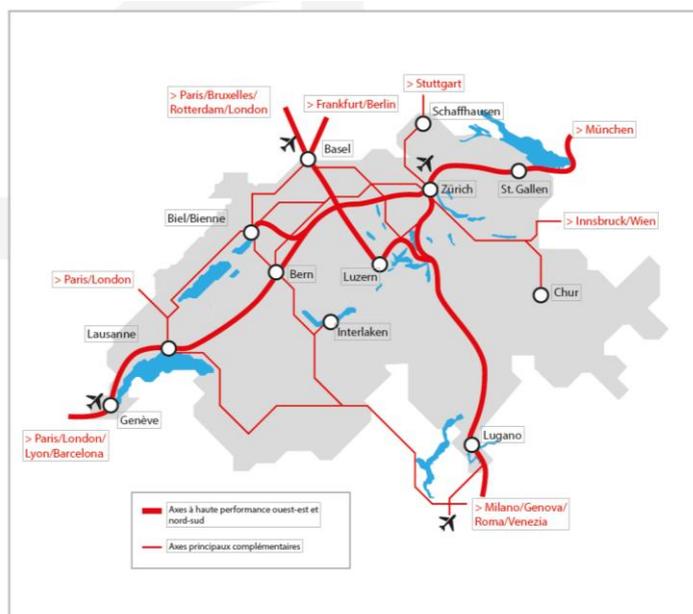
Der traditionelle Austausch mit dem VöV fiel dieses Jahr zwar nicht aus, musste aber im kleinsten Kreise durchgeführt werden, um den Corona-Bedingungen, die im November galten, erfüllen zu können. Folgende Themen wurden mit Ueli Stückelberger und Bernhard Adamek, Direktor und Vizedirektor des VöV, besprochen:

- **Modal Split des öV erhöhen:** Dies ist ein Schwerpunktthema, an dem der VöV seit einiger Zeit arbeitet. Im Nationalrat wurden vier parallele Motionen dazu eingereicht. Wortlaut: «Der Bundesrat soll dem Parlament einen Massnahmenplan unterbreiten (gegebenenfalls mit gesetzlichen Anpassungsvorschlägen), mit dem er darlegt, wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden kann.» Der Bundesrat unterstützt die Motion. Der Nationalrat berät das Geschäft voraussichtlich in der Sommersession 2021.
- **Covid und der öV:** Der Einbruch im öV ist im internationalen Verkehr am grössten, im Regional- und Agglomerationsverkehr am kleinsten. Wir waren uns einig, dass Corona den öV noch über 2021 belasten wird. Der VöV erwartet aber, dass sich die Lage mit der Zeit normalisieren und die Kund\*innen zurückkommen werden.

- **Tariflandschaft Schweiz.** Aktuell wird ein neuer Anlauf für ein einheitliches Tarifsyste Schweiz, das die Eigenheiten des Streckentarifs (Direkter Verkehr) und des Zonentarifs (Tarifverbände) verknüpft. Es bestehen in der Branche immer noch unterschiedliche Ansichten, aber dank personeller Erneuerung in den Gremien sind die Chancen und auch der Konsenswille grösser als auch schon. Angestrebt wird ein pragmatisches Vorgehen, kein «Big Bang». Sowohl VÖV wie IGÖV beurteilen die Forderung nach einem Home-Office-GA kritisch. Das GA ist ja als «Flat-Rate-Angebot» bewusst preislich so positioniert, dass es auch bei nicht täglicher Nutzung für die Kund\*innen attraktiv bleibt.

### 2.3 SwissRailvolution

Der Vorstand hat beschlossen, als Gründungsmitglied der neuen Gruppierung «SwissRailvolution» beizutreten. SwissRailvolution strebt einen Quantensprung im öffentlichen Verkehr auf der Schiene an. Anstatt «nur» von Ausbausritt zu Ausbausritt einen weiteren Kapazitätsausbau zu planen und zu realisieren, will SwissRailvolution sich dafür einsetzen, dass die Bahn mit neuen Hochleistungsachsen die Kapazität massiv ausbaut, schneller wird und ihren Anteil am Verkehrsmix erheblich steigert, sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr.



### 2.4 Vernehmlassungen

Der Vorstand verabschiedete zwei Vernehmlassungen zu nationalen verkehrs- und öV-politischen Fragen:

- Vernehmlassung zum **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) für die Jahre 2022 bis 2025**. Die IGÖV begrüsst die Vorlage und die Höhe des vierjährigen Verpflichtungskredits für den RPV. Sie hält aber den geplanten Investitionstopf für Innovationen in die Weiterentwicklung des Systems öV von gerade einmal 5 Millionen Franken pro Jahr für massiv zu klein. Sie verlangt in der Vernehmlassung, diesen Betrag auf 25 Millionen Franken pro Jahr deutlich zu erhöhen.
- Vernehmlassung **Bundesgesetz über Velowege**. Die IGÖV begrüsst grundsätzlich den Vorschlag für ein Veloweggesetz. Die IGÖV verlangt aber, dass wegen velofördernden Massnahmen nicht der öffentliche Verkehr auf der Strasse benachteiligt werden darf. Werden die Mittel zur Förderung des Langsamverkehrs (bspw. in den Agglomerationsprogrammen) erhöht, dann sollten aber für beide Seiten: öV und Veloverkehr bessere Lösungen möglich werden. Im Zweifelsfall und bei Zielkonflikten hat der öffentliche Verkehr sowohl in der Planung wie im Betrieb die höhere Priorität zu geniessen. Ausserdem beantragte die IGÖV, dass auch die IGÖV bzw. ihre

regionalen Sektionen aktiv in die Planungen einbezogen werden – insbesondere bei städtischen Projekten oder Projekten in den Agglomerationen sowie ganz generell bei Projekten, wo der öffentliche Verkehr miteinzubeziehen ist.

## 2.5 Vorstand, Präsidium und Geschäftsstelle

Der **Vorstand IGöV Schweiz** umfasst 12 Personen aus sieben von neun Sektionen. Wegen Corona fielen zahlreiche Sitzungen aus. Insgesamt traf er sich 2020 zu zwei Sitzungen. Dafür gab es mehr bilateralen Austausch des Präsidiums mit der Geschäftsstelle.

Als Vertreter des **Präsidiums** pflegte **Vizepräsident Hans Meiner** wiederum mit grossem Einsatz den Austausch mit der SBB Division Personenverkehr. Er vertritt die IGöV u.a. im nationalen SBB Kundenforum, in welchem fünf Kundenorganisationen vertreten sind, sowie im Kundenforum Zentralschweiz und ZB. Die Netzwerkanlässe der SBB und von Postauto fielen hingegen aus. Dank seinem Engagement wurde auch dieses Jahr wieder das **Kursbuch** von uns und weiteren Partnern publiziert und vom VCS und den Bahnunternehmen verkauft. Mit der Ausgabe 2021 ist es gelungen, die unbefriedigende neue Darstellung in wesentlichen Punkten wieder zu verbessern und das Kursbuch auf zwei handliche Bände im A5-Format aufzuteilen. Für die Ausgabe 2022 sind weitere Verbesserungen bereits geplant.

«**Perspektive Bahn 2050**»: Unter diesem Titel befasst sich das BAV mit dem Zeithorizont 2050 und der Frage, wie sich der öV entwickeln muss, wenn die Schweiz die Klimaziele erreichen will. Das BAV meint: ganz massiv und spricht von einer Verdoppelung des Modal Splits des öV. An einem Workshop am 8.9.2020 konnte die IGÖV, vertreten durch Stephan Appenzeller, bei der Thesenbildung mitwirken. Ein spannendes Thema, das in den nächsten Jahren weiter vertieft wird.

An einem weiteren Workshop, wo es um die Zukunft des öV Schweiz geht, nahm Christoph Wydler teil. Veranstalter Avenir Suisse lud dazu ein unter dem Titel «**Wohin steuert das schweizerische öV-System**». Was wir mitnehmen: die Begeisterung für den Ausschreibungswettbewerb nimmt – zum Glück – vielerorts wieder ab.

## 2.6 Gehbehinderte im öV

Der Vorstand hat beschlossen, eine IGÖV-Fachgruppe «Gehbehinderte im öV» ins Leben zu rufen. Auslöser ist die Erfahrung, dass wenn von Behinderten im öV gesprochen wird, es immer um Rollstuhlfahrende und Sehbehinderte geht. Gehbehinderte kommen hingegen meistens nicht vor. Die Behindertenorganisationen vertreten diese zahlenmässig grosse Gruppe bewusst nicht («gehen Sie doch zu Pro Senectute»), ihnen fehlt auch das Fachwissen. Im EU-Recht gibt es viele sinnvolle Bestimmungen für Gehbehinderte, sowohl für Schienen- und Strassenfahrzeuge. Hier gibt es für die Schweiz viel zu lernen und hier will die IGÖV mit ihrer Fachgruppe ansetzen. Gegenüber BAV und RhB wurden erste Verbesserungsvorschläge eingereicht, mit den diversen Dach- und Fachorganisationen ist ein Dialog geplant.

## 2.7 Velotransport in Fernverkehrszügen

Im Corona-Jahr 2020 nahm der Velotransport in den Zügen erheblich zu, es kam zu Überlastungen und Verspätungen. Die SBB lud deshalb zu einem Velopfel ein, u.a. um den

Veloorganisationen eine Reservationspflicht im öV schmackhaft zu machen. Die IGÖV begrüsst grundsätzlich Bemühungen, die Mitnahme von Velos zu vereinfachen. Dies darf aber nicht zulasten der grossen Überzahl der Kundinnen und Kunden gehen, die ohne Velo den öV benutzen. Einer angemessenen Reservationspflicht im Fernverkehr stehen wir deshalb nicht negativ gegenüber. Das heisst: während der Saison auf Linien, wo effektiv Handlungsbedarf besteht: ja – sonst nein. Notwendig sind aber auch kapazitätserweiternde Massnahmen auf denjenigen Linien, wo überhaupt eine grosse Nachfrage nach Velomitnahme besteht. Schliesslich plädiert die IGÖV für einen Gratis-Velotransport in Regional- und S-Bahnzügen am Wochenende, um die Fernverkehrszüge zu entlasten. Mit dieser Haltung unterstützt die IGÖV auch die Anfang 2021 gestartete Petition.

## 2.8 Nationale politische Vorstösse

Auf Initiative der IGÖV Sektion Bern reichte Matthias Aebischer im Nationalrat eine Motion zur **Verbesserung der internationalen Eisenbahnverbindungen** zwischen der Schweiz und Italien auf der **Simplonachse** ein. Dafür soll die Schweiz beim italienischen Verkehrsministerium intervenieren, mit dem Ziel, die Infrastruktur zu verbessern und die Kapazität zu erhöhen. Angestrebt ist mindestens ein 2-Studentakt ab Genf und ab Basel-Bern nach Milano und zum Teil weiter.

## 3. Finanzen

Die Jahresrechnung 2020 schliesst mit einem kleinen positiven Saldo von 1'749.60 Franken ab. Der Hauptgrund liegt darin, dass die Hauptversammlung 2020 abgesagt werden musste.

## 4. Kommunikation

Im 2020 publizierte die IGÖV nur eine Medienmitteilung, zum Verpflichtungskredit im regionalen Personenverkehr (18. Mai 2020). Der Vorstand befasste sich auch intensiv mit Corona und den Folgen für den öffentlichen Verkehr. Eine geplante umfassende Medienmitteilung dazu scheiterte letztlich an der sich permanent verändernden, zuweilen überstürzenden Lage. Ausserdem, das sei hier nicht verschwiegen, war sich der Vorstand in der zentralen Frage der «Maskenpflicht im öV» damals (Mai / Juni 2020) nicht einig ...

Laufend aktualisiert wurde die **Website** der IGÖV. Die Website informiert Mitglieder und die interessierte Öffentlichkeit über die laufenden Aktualitäten unseres Verbands. Online ist die IGÖV Schweiz ausserdem auf **Facebook** (<https://www.facebook.com/igoev.citrap/>) mit rund 630 Followern.

Schliesslich haben wir im Berichtsjahr die beiden Kürzel unserer Organisation «IGÖV» und «CITraP» markenrechtlich schützen lassen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es in der Schweiz einzelne Vereine gibt, die sich zwar IGÖV nennen, aber nicht der IGÖV Schweiz angeschlossen sind.

## 5. Mitglieder

Ende 2020 zählte die IGöV 1258 Mitglieder, davon 1127 Einzelmitglieder und 131 Kollektivmitglieder. Das sind 85 Einzelmitglieder weniger als 2019, zurückzuführen auf Austritte und Todesfälle. Sie teilten sich regional wie folgt auf die Sektionen auf:

Sektion	Einzelmitglieder	Kollektivmitglieder
IGöV Bern	191	4
IGöV Nordwestschweiz	226	7
IGöV Oberaargau	212	0
IGöV Ostschweiz	148	44
IGöV Zentralschweiz	48	0
IGöV Zürich	80	64
CITRAP Genève	31	0
CITRAP Neuchâtel	8	2
CITRAP Vaud	153	0
IGÖV Schweiz (Direktmitglieder)	30	10

15. 03. 2021 / Stephan Appenzeller / Christoph Wyder

### Impressum

IGöV Schweiz  
Geschäftsstelle  
Leimenstrasse 42  
4051 Basel

Email: [geschaeftsstelle@igoev.ch](mailto:geschaeftsstelle@igoev.ch)

*Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV) Schweiz ist eine aktive Kund\*innen- und Lobbyorganisation für den öffentlichen Verkehr. Sie besteht seit 1972, umfasst rund 1250 Mitglieder und ist in neun regionale Sektionen gegliedert: IGöV Bern, IGöV Genf, IGöV Neuenburg, IGöV Nordwestschweiz, IGöV Oberaargau, IGöV Ostschweiz, IGöV Waadt, IGöV Zentralschweiz, IGöV Zürich. Präsident der IGöV Schweiz ist seit 2019 Christoph Wyder (Sektion Nordwestschweiz).*