

## Die SBB sind gesund, aber gefordert

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB seien bei so guter Gesundheit wie kaum jemals zuvor in ihrer 100-jährigen Geschichte, sagt Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung, in einem Interview mit der Zeitschrift Via. Für die kommenden Jahre stünden jedoch grosse und komplexe Aufgaben an. Weibel sieht bei der Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene, beim Ausbau und der Ausgestaltung des Schienennetzes in den nächsten 20 Jahren sowie der so genannten Führerstandssignalisierung, eines neuen Systems der Zugssicherung und –steuerung, die grössten Herausforderungen der Zukunft. Kapazitätsengpässe, die Bahnreform sowie die Kundenzufriedenheit sind weitere Themen, zu denen sich Weibel äussert.

### Weitere Informationen:

Schweizerische Bundesbahnen SBB

[www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)

5. März 2002

---

Redaktion Mobilservice  
Andreas Blumenstein  
Aarberggasse 8, 3011 Bern  
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67  
mailto: [redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

Geschäftsstelle Mobilservice  
Monika Tschannen-Süess  
Postfach 47, 3115 Gerzensee  
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16  
mailto: [info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)

# «Die SBB sind ein gesundes Unternehmen»

## Benedikt Weibel über Erfolg und Aufgaben im Jubiläumsjahr

**Laut Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung, sind die SBB nach 100 Jahren ein sehr gesundes Unternehmen. Es steht allerdings vor grossen Aufgaben: Darunter die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs und der weitere Ausbau des Bahnnetzes.**

### **Via: Die SBB sind 100-jährig. Feiert das Unternehmen seinen Geburtstag bei guter Gesundheit?**

**Benedikt Weibel:** Ich selber habe jetzt rund einen Viertel der Lebensdauer des Unternehmens persönlich miterlebt und denke, dass die SBB in dieser Zeit nie so gesund waren wie jetzt. Das gilt für die Qualität des Angebotes, für den rechtlichen Rahmen und das Verhältnis zwischen den SBB und dem Staat. Über die ganzen 100 Jahre betrachtet gab es nur wenige Perioden, in denen es den SBB besser ging.

### **Welches sind die wichtigsten Erfolge der letzten zehn Jahre?**

Wir haben unser Angebot namentlich im Personenverkehr stark ausgebaut. Vor zehn Jahren war der Stundentakt das Mass der Dinge. Heute ist der Halbstundentakt schon fast die Regel. Wir haben neues Rollmaterial, viele erneuerte Bahnhöfe von St.Gallen bis Genf. Wir konnten auch unseren Marktanteil im Personenverkehr in einem wachsenden Markt leicht verbessern. Im Güterverkehr haben wir das Volumen von 50 auf 60 Millionen Tonnen erhöht. Hier haben wir allerdings Marktanteile eingebüsst. In dieser ganzen Periode haben wir ausserdem die Produktivität sehr stark gesteigert. Um rund fünf Prozent pro Jahr.

### **Und was erachten Sie als die grössten Probleme und Aufgaben, die es am Anfang des zweiten Jahrhunderts zu lösen gilt?**

Es gibt viele Herausforderungen. Die allergrösste besteht darin, den alpenquerenden Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, und damit den entsprechenden Auftrag des

Bundes zu erfüllen. Sehr wichtig ist auch das Netzdesign 2020, also die Ausgestaltung des Schienennetzes in den nächsten 20 Jahren. Im Zusammenhang mit der zweiten Etappe der Bahn 2000 stellt sich die Frage, wo wir das Netz ausbauen werden. Die dritte ganz grosse Aufgabe ist die Einführung eines völlig neuen Systems der Zugsicherung und der Zugsteuerung: der Führerstandssignalisierung. Dabei werden die Aussensignale durch Informationen ersetzt, die wir in die Lokomotive übermitteln.

### **Weshalb ist das so wichtig?**

Erstens sind die Kostenfolgen einer solchen Neuerung gewaltig. Im Prinzip geht es um die Verschiebung der Technologie vom Stellwerk in das Fahrzeug. Wir werden das ganze Rollmaterial umrüsten müssen. Zweitens ist es eine gewaltige technische Herausforderung. Die Führerstandssignalisierung steht heute noch nirgends im täglichen Einsatz. Die SBB betreiben zwischen Zofingen und Sursee eine Teststrecke. Wir sind da sehr weit fortgeschritten, weil wir dieses System auf der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist zwingend benötigen.

### **Und welches sind die Vorteile der Führerstandssignalisierung?**

Sie ist europaweit normiert und gewährleistet die Interoperabilität, also den gegenseitigen Zugang aufs Schienennetz. Ausserdem macht sie sehr grosse Investitionen bei den festen Anlagen überflüssig. Ein einziges Aussensignal kostet uns etwa 100 000 Franken. Zudem gewinnen wir Kapazitäten. Selbst auf einer sehr dicht befahrenen Strecke werden

wir die Auslastung um 30 Prozent erhöhen können.

### **Ende 2004 geht die erste Etappe der Bahn 2000 in Betrieb. Was erwarten Sie vom zusätzlichen Angebot?**

Es handelt sich um den letzten von mehreren Angebotsschritten der ersten Etappe der Bahn 2000. Dieser letzte Schritt wird aber sehr gross sein. Die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist bringt einen Qualitätssprung auf dem ganzen Netz. In den grossen Knotenbahnhöfen schafft die Bahn 2000 hervorragende Anschlüsse in alle Richtungen. Gleichzeitig können wir die Reisedauer verkürzen. Zwischen Bern und Zürich sinkt sie auf unter eine Stunde. Das ist ein gewaltiger Qualitätsschub und eine grosse Verschiebung der Attraktivität angesichts der Tatsache, dass die Verhältnisse auf der Strasse immer schlechter werden.

### **Die Bahn 2000 hat mit dem Halbstundentakt im Fernverkehr Erfolg. Wann folgt der Viertelstundentakt?**

Der Viertelstundentakt wäre schön, doch sehe ich seine Umsetzung im Moment noch nicht und zwar schlichtweg aus Kapazitätsgründen. Wir haben an verschiedenen Schlüsselstellen Engpässe. Ausserdem gilt es, die berechtigten Anliegen des Güterverkehrs zu berücksichtigen.

### **Bereits wird die zweite Etappe der Bahn 2000 vorbereitet. Welche Bedürfnisse sollte diese abdecken?**

Eine Aufgabe wird es sein, die erwähnten Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Die Engpässe befinden sich natürlich im Zentrum des



**Benedikt Weibel: «Unsere grösste Herausforderung für die nächsten Jahre ist die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene.»**

Netzes, im goldenen Dreieck Zürich–Bern–Basel, weil sich hier der Verkehr gebündelt konzentriert. Auch wir haben unseren «Baregg Tunnel», der heisst bei uns Heitersberg. Auf der Nord-Süd-Achse müssen wir für die Verlagerung des Güterverkehrs gute Voraussetzungen schaffen. Hier geht es um die Entmischung der Verkehre, also um getrennte Anlagen für den Güter- und den Personenverkehr auf den stark befahrenen Achsen. Im Vordergrund steht die Umfahrung der grossen Knoten, darunter Basel. Im Süden ist der Abfluss in Richtung Luino ausserordentlich wichtig.

**Im Jahr 2000 waren 84 Prozent der Kundinnen und Kunden mit den SBB insgesamt zufrieden. Sind Sie mit dieser Note zufrieden?**

84 Prozent ist ein traumhaft hoher Wert. Damit stehen wir im europäischen Vergleich sehr gut da.

**Kritisiert wurde die mangelnde Sauberkeit der Züge. Was unternehmen die SBB dagegen?**

Bei der Sauberkeit haben wir gewisse Qualitätsprobleme, die man aber nicht übertreiben sollte. Die meisten Züge sind nach wie vor sauber. Und wo dies nicht der Fall ist, erarbeiten wir intensiv Massnahmen, um die Lage zu verbessern. Der Vandalismus und die zunehmende Verschmutzung sind ein gesellschaftliches Problem, von dem die SBB betroffen sind, das wir aber nicht beeinflussen können.

**Die SBB steigen wieder selber in die Zuggastronomie ein. Was werden Sie in den Speisewagen und den Bistros besser machen?**

Wir steigen ein, weil die Firma Passaggio-Rail mehrmals den Besitzer gewechselt hat und schliesslich bei der italienischen Firma Autogrill landete, die kein Interesse an der Zuggastronomie hat. Wir wissen, dass die Bahn-gastronomie ausserordentlich wichtig ist und mit den SBB identifiziert wird. Unser Hauptziel ist es, das Bistro-Konzept in den Doppelstockwagen nachhaltig zu verbessern. Wir werden das Design grundsätzlich ändern. Es hat sich nicht bewährt, und ich verstehe die Reklamationen der Kunden.

**Das Halbtaxabonnement ist ins Gespräch gekommen, weil sechs Bündner Bergbahnen ausgestiegen sind. Wir gross ist die Gefahr einer weiteren Erosion des Geltungsbereichs?**

Ich nehme an, dass diese Gefahr gestoppt ist, nachdem die Bündner Bergbahnen heftige Kritik einstecken mussten. Die neue Lösung, die der öffentliche Verkehr nach langen Diskussionen gefunden hat, wird sich bewähren. Eines ist klar: Das Halbtaxabonnement steht absolut im Zentrum unseres Angebots und der Tarifpolitik. Es ist natürlich enorm erfreulich, wenn zwei Millionen Reisende einen solchen Stammkundenausweis kaufen. Deshalb haben wir die Partner bei Preiserhöhungen immer sehr zur Vorsicht ermahnt.

**Zwischen den Bahnen zeichnet sich europaweit ein stärkerer Wettbewerb ab, vor allem auch im regionalen Personenverkehr.**

**Ist die Schweiz für Unternehmen aus dem Ausland überhaupt ein attraktiver Markt?**

Selbstverständlich ist sie das. Es geht da im gesamten Europa um ein geschätztes Volumen von 25 Milliarden Euro. Deshalb interessieren

sich auch grössere multinationale Unternehmen. Zudem gilt die Schweiz in Europa als das Land des öffentlichen Verkehrs par excellence.

**Werden die SBB also in den nächsten Jahren auf dem Heimmarkt gegen Bewerber aus dem Ausland antreten müssen?**

Im Regionalverkehr ist die Ausschreibung der Strecken heute fakultativ, und es ist nicht möglich, im regionalen Personenverkehr Gewinn zu machen. Unter diesen Bedingungen interessiert sich natürlich niemand für dieses Geschäft. Aber früher oder später wird das kommen. Im Güterverkehr ist der Wettbewerb schon Tatsache. Im Fernverkehr haben wir bis im Jahr 2008 die Konzession.

**Vor der Tür steht die nächste Runde der Bahnreform. Sie engagieren sich für die integrierte Bahn, in der Betrieb und Infrastruktur nach wie vor unter einem Dach sind. Weshalb?**

Ich engagiere mich aus der absolut tiefsten Überzeugung für die integrierte Bahn. Bei einem derart komplexen Räderwerk wie es die Bahn ist, kann man die Gesamtverantwortung nicht aufteilen, weil man sonst die Stabilität des Systems auf das ernsthafteste gefährdet. Man kann das in England verfolgen, das die Trennung konsequent vollzogen hat. Jetzt gibt es ein zweites Beispiel. In den Niederlanden musste der Direktor der Staatsbahn zurücktreten, weil er die Pünktlichkeitsziele nicht erreicht hat. Einer der Gründe für diesen Misserfolg war nach meiner Meinung ganz klar, dass man Infrastruktur und Betrieb auseinandergerissen hat.



«Der Ausbau der Zufahrtsachsen zum Gotthard ist eine aberwitzige Idee, die die Rentabilität der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen gefährden würde.»

**Die SBB haben sich aus ihrem geplanten Engagement in England zurückgezogen. Würden Sie heute noch einmal einen Versuch wagen, weit weg vom Heimmarkt im Personenverkehr Fuss zu fassen?**

Das Engagement in England war für uns immer ein Test. Ich bin sehr froh, dass wir diese Erfahrung gemacht haben. Wir haben enorm viel gelernt in Bezug auf Ausschreibeverfahren. Künftig wollen wir uns aber im regionalen Personenverkehr auf die Grenzräume konzentrieren, wenn wir ins Ausland gehen. In England sind wir weiterhin als Berater tätig. Wir überlegen uns jetzt, ob wir diesen Bereich ausbauen und uns als Berater ein weiteres Standbein schaffen wollen. Die SBB haben international einen exzellenten Ruf, gerade in der Frage, wie man ein integriertes System betreibt.

**Welche Strategien haben im internationalen Güterverkehr am ehesten Erfolgsaussichten?**

Im internationalen Verkehr konzentrieren wir unsere Kräfte auf die Nord-Süd-Achse. Die Strategie ist klar: Die Verbesserung der Qualität aller beteiligten Bahnen. Das braucht eine durchgehende Produktionsplanung und pünktliche Züge. So haben wir gegenüber der Strasse eine echte Chance.

**Von der Qualitätsverbesserung im internationalen Güterverkehr spricht man schon lange. Weshalb harzt es?**

Es gibt einen Grund: Wir hängen infrastrukturenmässig immer noch drei bis vier nationale Bahnsysteme aneinander. Das bringt Schnittstellenprobleme an der Grenze. Dieses Problem müssen wir lösen und pro Korridor ein einziges zentral gesteuertes System schaffen. Ich bin optimistisch, muss aber feststellen, dass das sehr schwierig ist. Auch die EU-Politik

hilft nicht weiter, weil sie die Bahn auseinanderreissen und den Wettbewerb forcieren will. Dann kämpft jede Bahn noch mehr für sich. So kommen wir nicht weiter. Ich bin überzeugt, dass wir ohne Kooperation zwischen den Bahnen chancenlos sind. Ich versuche meine Gesprächspartner im Ausland immer wieder davon zu überzeugen.

**Die SBB haben die 39-Stunden-Woche eingeführt. Im Strassengüterverkehr sind weit aus höhere Zeiten die Regel. Die Kontrollen sind mangelhaft. Ist das für die Konkurrenzfähigkeit der Bahn ein Problem?**

Bei den internationalen Transporten wird durch systematische Übertretungen der Gesetze ein illegaler Produktivitätsvorsprung geholt. Das ist ein grosses Problem. Es gibt da ja auch den Zusammenhang zur Sicherheit. Diese Frage würde sich nach meiner Meinung relativ einfach lösen lassen: Mit einer klaren und strengen Haftung von Lastwagenunternehmen bei Schäden. Voraussetzung wäre eine entsprechende obligatorische Versicherung.

**Wie beurteilt man bei den SBB die Folgen einer allfälligen zweiten Strassen-Tunnelröhre am Gotthard?**

Wenn die zentralste Transitachse durch die Alpen auf der Strasse ausgebaut wird, hätte das Signalwirkung. Das würde zweifellos mehr Strassenverkehr anziehen, vor allem auch mehr Schwerverkehr.

**Was würde das für den Betrieb der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) bedeuten?**

Ich bin fast sicher, dass der Engpass auf der Strasse sich an andere Stellen, auf die Zufahrtsachsen verlagern würde. Nun gibt es ja

aber bereits die aberwitzige Idee, auch die Zufahrten auszubauen. Das wäre dann wirklich eine Einladung an den Strassen-Schwerverkehr. Diese Politik würde die Rentabilität der Neat gefährden.

**In den letzten Jahren verzeichneten die SBB einen starken Produktivitätszuwachs: Immer weniger Angestellte haben eine wachsende Leistung erbracht. Wird dieser Trend auch in Zukunft anhalten?**

Die Produktivität wird und muss weiter steigen. Wir stehen vor grossen Technologieschüben, und wir werden den Betrieb weiter automatisieren. Man darf aber nicht nur von den Kosten sprechen. Die Produktivität steigt auch, wenn es uns gelingt, in grossem Umfang zusätzliche Transporte auszuführen, etwa im Güterverkehr. Im Personenverkehr gibt es ebenfalls entsprechende Möglichkeiten. Bei steigender Nachfrage können wir beispielsweise die Doppelstock-Kompositionen auf bis 14 Wagen verlängern.

**Letztes Jahr ist das Wort «Grounding» im Zusammenhang mit der Swissair zu einem Modewort geworden. Ist es vorstellbar, dass die Züge der SBB aus wirtschaftlichen Gründen stehen bleiben?**

Nein, das ist unvorstellbar!

*Interview: Peter Krebs  
Fotos: Alain D. Boillat*