



Die Schweiz hat die Renaissance ihres Bahnsystems schon vor 30 Jahren in Angriff genommen. Heute gilt sie trotz sehr herausfordernder Geografie als das Bahnland schlechthin. Deutschland kann vom Erfolgsmodell viel lernen.

BAV-Direktor Peter Füglistaler

## Schweizer Qualität für die Deutsche Bahn

Die aktuelle Performance der Deutschen Bahn beim Netzausbau und im Betrieb ist unbefriedigend. Auch die Schweiz leidet darunter, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Deutschland hat Verbesserungen aufgegleist. Auf dem Weg zu einer besseren deutschen Bahn können einige Erkenntnisse aus der Schweiz möglicherweise helfen.

Die Deutsche Bahn bereitet der Schweiz derzeit einige Sorgen. Der in einem Staatsvertrag vereinbarte Ausbau der Rheintalstrecke auf durchgehend vier Spuren hat seit längerem große Verspätung und wird erst um das Jahr 2040 Realität werden. Damit können wir das Potenzial unserer Alpen-Flachbahn durch den Gotthard und den Lötschberg erst später nützen als eigentlich geplant. Dazu kommen nun in jüngster Zeit verschiedene andere Baustellen auf dem Netz der DB. Bei diesen fehlt es oft an Umleitungsmöglichkeiten und Abstimmung mit anderen Einschränkungen. Das führt dazu, dass der Schienengüterverkehr auf der europäischen Nord-Süd-Achse sehr stark beeinträchtigt wird. Wegen den Baustellen und betrieblichen Problemen sind zudem die ICE zwischen Deutschland und der Schweiz in letzter Zeit notorisch verspätet. Oft wendet die DB die ICE schon vor Basel und an ihrer Stel-

le muss die SBB Ersatzzüge für den schweizerischen Streckenteil einsetzen, damit die Verspätung aus Deutschland nicht in die Schweiz importiert wird. Was ist zu tun? Wir wollen nicht als Besserwisser oder Oberlehrer auftreten. Auch in der Schweiz haben wir im Bahnsystem gewisse Probleme. Diese sind etwas anderer Natur, weil wir mit der Weiterentwicklung des schweizerischen Bahnsystems in einer anderen Phase sind als Deutschland. Bei uns hat die Wiedererweckung der Eisenbahn schon vor rund 30 Jahren gestartet, mit neuen, günstigen Tarifmodellen, Taktfahrplan und zahlreichen Ausbauten. Und deshalb erlauben wir uns auch, Deutschland und der Deutschen Bahn einige unserer Erfahrungen und Erkenntnisse mit auf den Weg zu geben – in der Hoffnung, dass die Bahn auch in Deutschland in den Aufwärtstrend kommt, wie wir ihn in der Schweiz geschafft haben.

### Finanzierung

Eine gute Bahn braucht genügend finanzielle Mittel. Die Schweiz steckt pro Kopf und im Schnitt acht- bis zehnmal mehr in die Bahn als andere Länder, insgesamt jedes Jahr ungefähr halb so viel wie Deutschland, das aber zehn Mal größer ist. Wir spüren den Willen der aktuellen deutschen Regierung, mehr Geld als früher in die Hand zu nehmen. Und gerne dienen wir auch

„Es kommt jetzt die Zeit von Schweiß und Tränen.

Die Qualität ist schlecht, der Nachholbedarf groß.“

mit unserem unbefristeten Fonds für Finanzierung von Substanzerhalt, Betrieb und Ausbau der Bahninfrastruktur als Vorbild. Dank ihm sind wir bei der Bahninfrastruktur nicht mehr abhängig von den jährlichen Budgetdebatten in Regierung und Parlament und können dadurch langfristig planen. Für die Speisung des Fonds ziehen wir einen großen Teil der Einnahmen aus unserer Lastwagen-Maut („leistungsabhängige Schwer-

verkehrsabgabe“) bei. Dies bringt nicht nur Geld für die Bahn, sondern schafft auch gleich lange Spieße für Schienen und Straße im Güterverkehr.

### Effizienz

Geld alleine reicht nicht, dieses muss auch effizient eingesetzt werden. Ausbauten sollen dort erfolgen, wo sie für die Reisenden den größten Nutzen bringen. Das Kerngeschäft der Bahn ist es, bei optimierten Kosten die Nachfrage möglichst optimal abzudecken und für einen sicheren und pünktlichen Betrieb zu sorgen. Der Staat muss die Bahn in allen Bereichen so steuern, dass die eingesetzten Steuergelder optimal den Reisenden zugutekommen.

### Gemeinwohlorientierung

Das Bahnnetz muss keine Gewinne machen und soll nicht an die Börse gebracht werden. Es ist auf eine Gemeinwohlorientierung auszurichten, das heißt, die zuständige Gesellschaft betreibt und unterhält ein Bahnnetz, um den Eisenbahnunternehmen möglichst gute Angebote zu ermöglichen. Mit der geplanten Ausgliederung der DB Netz aus den komplexen Strukturen des DB-Konzerns und der Etablierung einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft ist Deutschland hier sicherlich auf dem richtigen Weg.

### Langfristige, politisch gesteuerte Planung

Für Entwicklung und Betrieb des Bahnsystems ist eine langfristige Planung aus politischer Sicht notwendig.

Die Entwicklung sollte nicht den Bahnunternehmen überlassen, sondern vom Staat gesteuert werden, damit das Resultat möglichst gut den Ansprüchen der Bevölkerung entspricht. In der Schweiz hat der Staat vor gut fünf Jahren die Federführung bei der Ausbauplanung von der SBB übernommen. Bei unseren Arbeiten beziehen wir die Kantone eng ein und stellen damit sicher, dass die regionalen Bedürfnisse aus einer gesamtschweizerischen Sicht möglichst gut abgedeckt werden und dass sich die Kantone frühzeitig zu einer Mitfinanzierung der von ihnen gewünschten zusätzlichen Angebote verpflichten.

### Trassensicherung

Wir sichern über ein Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne langfristig die Trassen für Fern-, Regional- und Güterverkehr auf den einzelnen Strecken. Damit wird Planungssicherheit geschaffen und sichergestellt, dass der Güterverkehr nicht durch das Wachstum des Personenverkehrs verdrängt wird.

### Taktfahrplan und stabile Betriebskonzepte

Seit 40 Jahren kennt die Schweiz den Taktfahrplan: In den größeren und mittleren Städten fahren die Züge kurz vor der vollen Stunde ein. Die Reisenden, die weiterfahren wollen, können dann auf ihre Anschlusszüge umsteigen, welche allesamt kurz nach der vollen Stunde abfahren. Auch Deutschland geht mit dem Deutschlandtakt in diese Rich-



**Dr. Peter Füglistaler**  
ist seit 2010 Direktor des  
Schweizer Bundesamts  
für Verkehr.  
Zuvor war er in  
diversen Funktionen bei der SBB  
sowie bei der Eidgenössischen  
Finanzverwaltung tätig.

tung. Zu prüfen ist dabei – gerade aus Schweizer Optik –, ob die langläufigen ICE, die beispielsweise von Hamburg oder Berlin bis in die Alpen fahren, beibehalten werden sollen. Solche Verbindungen sind bequem, wenn man weit reist und sie haben eine große Aura. Zu oft führen Verspätungen auf diesen langläufigen Verbindungen aber heute dazu, dass sich auch später einsteigende Passagiere und Reisende in anderen Zügen verspäten. Kürzere, dafür häufigere Verbindungen sind wohl die bessere Alternative.

Deutschland ist unterwegs, seine Bahn neu aufzustellen. Es kommt jetzt die Zeit von Schweiß und Tränen. Die Qualität ist schlecht, der Nachholbedarf groß. Die Baustellenflut wird dazu führen, dass es noch schlimmer wird. Aber man muss da jetzt durch. Die vielen großen Baumaßnahmen müssen perfekt geplant und rasch umgesetzt werden – jeweils mit ausreichenden Umleitungsmöglichkeiten für den Güterverkehr und Ersatzangeboten für den Personenverkehr. Das ist eine sehr große Herausforderung. Die Schweiz hat in den 1980er-Jahren begonnen, die Bahn besser aufzustellen – die Prozesse sind komplex und brauchen Zeit. Aber es lohnt sich, diesen Preis zu zahlen.

*Peter Füglistaler*



Teils drohen die Züge der Deutschen Bahn Verspätungen in die Schweiz zu exportieren.