

Interview mit BAV-Direktor Dr. Peter Füglistaler

«Im gleichen Rhythmus den öV ausbauen wird die kommenden Probleme nicht lösen.»

Seit über 13 Jahren leitet Peter Füglistaler das Bundesamt für Verkehr. Im Interview schaut er zurück auf Höhepunkte seiner Laufbahn – und hat ein paar Anregungen und «Wünsche» an die öV-Branche.

[150 Jahre gibt es das Bundesamt für Verkehr schon, fast zehn Prozent davon unter Ihrer Führung. Wo steht das BAV heute?](#)

Das BAV ist ein modernes Amt, und es ist seit 150 Jahren das Amt mit der absolut schönsten Aufgabe: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs.

[Fast gleichzeitig mit dem Jubiläum kam – wieder einmal – die Idee eines Mobilitätsbundesamtes auf. Ist dieses Thema auch in den betroffenen Bundesämtern präsent?](#)

Diese Idee kommt immer wieder; unter verschiedenen Bezeichnungen. Aber entscheidend ist nicht der Name, sondern, wie man die Aufgabe wahrnimmt. Auch wenn man sehr integriert und nah zusammenarbeitet, am Schluss geht es um die Eisenbahn oder den Strassenverkehr oder die Luftfahrt. Ich bin überzeugt, dass wir, wenn die Bundesämter wie heute sehr eng zusammenarbeiten, die Mobilitätsherausforderungen gut bewältigen können.

[Also bevorzugen Sie hier den Status quo?](#)

Ja, sonst würde es ein noch grösseres Bundesamt geben und die Führung wäre sicher nicht einfacher. Wir haben im öffentlichen Verkehr andere Ansprechpartner als der Strassenverkehr, der Luftverkehr ist noch einmal ganz anders organisiert. Ein Super-Bundesamt würde keinen Mehrwert bringen.

[Sie leiten das BAV seit 13 Jahren als Direktor: Welches waren bis jetzt Ihre Höhepunkte?](#)

Sicher einmalig ist die NEAT. Dort durfte ich über meine ganze Karriere vom Anfang bis zur Inbetriebnahme dabei sein. Das andere ist der Bahninfrastrukturfonds, eine wirklich einmalige Finanzierung unseres Bahn-Systems. Wir haben damit eine dauerhafte, langfristige Finanzierung ausserhalb der jährlichen Budgetdebatten möglich gemacht und werden darum benieden. Viele Länder möchten ihre öV-Systeme ähnlich organisieren. Öffentlicher Verkehr – wie auch der Ausbau der Strasse – ist eine langfristige Angelegenheit, das kann man nicht über jährliche Budgets steuern.



Peter Füglistaler (BAV-Direktor).

[Gibt es denn konkrete Anfragen anderer Länder, wie das öV-System der Schweiz, beziehungsweise die Planung des Ausbaus funktionieren?](#)

Ja, wir haben immer wieder Anfragen, insbesondere aus Deutschland wegen der Probleme, die sie mit der Bahn haben, aber auch mit dem Willen, etwas zu verändern.

[Gibt es etwas Spezielles, worauf Sie ganz besonders stolz sind, mit dem oder im BAV erreicht zu haben?](#)

Die NEAT – wie gesagt ist meine gesamte berufliche Laufbahn mit ihr verbunden. Ich habe bei der eidgenössischen Finanzverwaltung unter Bundesrat Otto Stich angefangen, als es um die Etappierung und die Finanzierung der NEAT ging, daraus entstand dann der FinöV-Fonds.

Über 30 Jahre zu sehen, wie etwas Grosses wächst, und am Schluss darf man bei der Einweihung dabei sein – das war für mich schon sehr emotional.

Man darf nicht vergessen: Es war nicht immer klar, dass alles nach Plan laufen würde. Beim Bau des Gotthard-Basistunnels wusste man lange nicht, ob die Piora-Mulde Probleme bereiten würde oder nicht.

[Der öV in der Schweiz hat ein sehr hohes Niveau. Wo sehen sie trotzdem Handlungsbedarf?](#)

Wenn ich in Deutschland ein Referat halte, sage ich immer: Wir müssen besser sein als Deutschland, weil wir viel mehr Geld zur Verfügung haben als die Deutsche Bahn. Wir können uns nicht einfach loben im Vergleich zum Ausland, wir haben auch eine sehr, sehr gute Ausgangslage. Und wir haben einen starken Rückhalt in der Bevölkerung. Was wir verbessern können, ist die Effizienz. Bei uns ist alles sehr teuer.

Wir können uns das zwar noch leisten, aber wir kommen allmählich in eine Phase, in der wir entweder mehr aufs Geld schauen müssen – oder Ideen haben müssen, wie man mit weniger Geld etwas gut machen kann. Da sind wir noch zu wenig fit. Wenn man in die Vergangenheit schaut, sieht man, dass immer alle Probleme mit Geld

gelöst wurden. Man musste sich nie damit auseinandersetzen, ob es auch einfacher, günstiger gehen würde. Es ist eine gewisse Anspruchshaltung entstanden. Ich wünschte mir vom VöV, aber auch von den Unternehmen öfter die Haltung: «Jetzt versuche wir erst einmal selbst, bevor wir zum BAV betteln gehen».

Stand heute heisst es: «BAV, wir benötigen da noch mehr Geld». Ich würde gerne antworten: «Wenn Ihr eine gute Idee oder eine Lösung und noch etwas Geld haben, dann würden wir mithelfen, aber überlegt euch zuerst eine gute Lösung».

[Mit dem Ausbauschnitt 2035 und dem Konzept «BAHN 2050» sind die nächsten grossen Ausbauten der Bahn aufgegleist oder in Planung begriffen. In der Regel zieht der Kapazitätsausbau mehr Passagiere nach sich. Gibt es irgendwann einen Punkt, an dem Sie sagen: Mehr geht nicht?](#)

Wir sind heute an einem Punkt angelangt, wo wir sagen müssen, wir können nicht noch mehr machen. Wir können unter laufendem Betrieb und mit den verfügbaren Ressourcen der Bahnen nicht noch mehr umsetzen. Zum ändern, wird der Bahnverkehr irgendeinmal weniger stark wachsen. Das können wir uns noch sehr schlecht vorstellen. Die Ausbauperspektive 2050, wie sie vom Bundesrat verabschiedet hat, ist eine ziemlich wachstumskritische Perspektive, in der wir sagen, dass wir nicht einfach noch mehr bauen können. Im gleichen Rhythmus den öV ausbauen wird die kommenden Probleme nicht lösen.

[Kritiker monieren, die Schweiz habe es bisher verpasst, eine schnelle Ost-West- und eine Nord-Süd-Achse zu bauen, die Schweiz brauche Hochgeschwindigkeits-Strecken. Was sagen Sie dazu?](#)

Das ist ein gutes Beispiel zum vorher Gesagten. Die Stärke des öV Schweiz ist seine Kapazität, seine Verknüpfung, seine Umsteigebeziehungen – jede halbe Stunde in fast jedes Dorf der Schweiz – nicht zwei oder drei Prestigezüge. Klar hätten viele daran Freude, aber was dahintersteckt, was das zum Beispiel raumplane-

risch auslösen würde, das sehen die meisten nicht. Eine Hochgeschwindigkeitsstrecke auf der Ost-West-Achse würde vor allem noch mehr Mobilität generieren, es würden weitere Strecken mit der Bahn zurückgelegt, statt dass es zu einem Umsteigen vom Auto käme. Der öV ist nicht Selbstzweck, er erschliesst die Schweiz, er bewältigt die Mobilität ökologisch. Der öV Schweiz lebt nicht vom Prestige, sondern von seinem konkreten Nutzen.

«Über 30 Jahre zu sehen, wie etwas Grosses wächst, und am Schluss darf man bei der Einweihung dabei sein – das war für mich schon sehr emotional.»

[Welche Unterstützung bietet der Bund Transportunternehmen, die im Bereich Automatisierung Tests ausführen wollen?](#)

Wir finanzieren Pilotversuche, wir haben Forschungskredite dafür. Und wir haben der Branche auch gesagt, sie soll die Transportunternehmen koordinieren, damit nicht jedes seine eigenen Versuche startet. Ich bin diesbezüglich wertfrei, die Automatisierung – angefangen bei Billettautomaten oder digitalen Stellwerken – ist ein ganz normaler Prozess wie es ihn in allen Branchen gibt. Beim automatischen Fahren stellt sich für mich die Frage, ob die Digitalisierung den Lokführer wirklich überflüssig machen kann.

Vollautomatisch fahren ist einem Mischverkehrsnetz enorm komplex, am Schluss braucht es immer einen Menschen für die unvorhersehbaren Ereignisse. Aber die Aufgaben eines Lokführers können und werden sich mit den künftigen Assistenzsystemen verändern.

Was wäre Ihnen lieber? Ein vollautonomer oder ein von einem Menschen geführter Zug?

Am liebsten habe ich es, wenn es Personal auf dem Zug hat, das mir einen Kaffee bringt. Ob der Zug automatisch fährt oder mit einem Lokführer, ist mir letztlich egal, solange der Zug pünktlich und sicher verkehrt.

Zankapfel in der öV-Branche ist die Dauer der Plangenehmigungsverfahren: Wie beurteilen Sie die Situation? Oder anders gefragt: Wie können hier Fortschritte erzielt werden?

In der Aussensicht dauert jede Verwaltungstätigkeit immer zu lang. Das ist eine Konstante, das muss man aushalten können, wenn man in der Verwaltung arbeitet. Wenn wir ein gut vorbereitetes Projekt vorgelegt erhalten, dann dauert ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) nicht lange. Wenn wir ein schlecht vorbereitetes Projekt erhalten, kann das PGV sehr lange dauern. Das PGV ist eine wichtige Aufgabe, die weit mehr beinhaltet als nur die technische Prüfung – zum Beispiel müssen auch die Rechte der Anwohnenden berücksichtigt werden. Wir haben ein gutes System. Das BAV erteilt pro Jahr rund 500 Plangenehmigungen. Wir konnten fast alle Bahnübergänge sanieren, treiben die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes voran. All das geht, wenn die Unternehmen und das BAV gut zusammenarbeiten.

Was erwarten Sie von der öV-Branche betreffend Energieproduktion?

Es gilt die Energiestrategie des Bundes. Der öV ist einfach ein Teil davon. Es muss beispielsweise normal werden, dass bei jedem Neu- oder Umbauprojekt automatisch und selbstverständlich Solaranlagen enthalten sind.



Haben Sie einen oder mehrere Wünsche an die öV-Branche?

Manchmal komme ich mir wie der Samichlaus vor. Die Branche wünscht, das BAV solle ihr alle Probleme aus dem Weg räumen, alles möglichst schnell bewilligen, schnell finanzieren, damit sie erfolgreich sein kann. Von mir aus müsste es gerade umgekehrt sein: Die Branche sollte das BAV nicht brauchen. Sie sollte selbst Lösungen haben, innovativ sein, einfache statt luxuriöser Lösungen bringen, ein Problem selbst lösen.

Ich habe gemerkt: Wenn ich will, dass die Branche etwas Bestimmtes macht, sage ich jeweils «Das macht das BAV». Das wirkt immer. Und das müsste eigentlich nicht sein. Der unternehmerische Geist nach dem Motto «Wir überlegen selbst, wie es geht, wir machen es selbst», der fehlt mir oftmals etwas. ■