



Der Gletscher-Express auf seiner malerischen Strecke im Schweizer Kanton Graubünden.

FOTO: LOST HORIZON IMAGES/IMAGO

## „Nur billig reicht nicht“

Aktionen wie das Neun-Euro-Ticket braucht die Schweizer Bahn nicht, es läuft sowieso ziemlich vieles ziemlich gut. Was könnte Deutschland von der eidgenössischen Eisenbahn lernen?

**Bern** – Bahnfahren zählt zu den Erlebnissen in der Schweiz, die international ihresgleichen suchen. Weitgehend pünktliche Züge, ein dichter Takt, und für Kinder gibt es in den meisten Zügen sogar einen Spielplatz. Peter Füglistaler ist seit 2010 Direktor des Schweizer Bundesamts für Verkehr und damit zuständig für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Seine Behörde beaufsichtigt, finanziert und steuert vieles, was mit Bahn, Bus, Seilbahn und Schifffahrt zu tun hat. Könnten die Deutschen sich nicht mehr von den Schweizern abschauen? Und ist das Neun-Euro-Ticket womöglich ein guter Anfang?

**SZ: Herr Füglistaler, wie geht es Ihnen, wenn Sie in Deutschland den Zug nehmen?**

Peter Füglistaler: (seufzt) Diese vielen Verspätungen erfüllen mich mit Besorgnis. Ich beschäftige mich seit vielen Jahren mit der Bahn und ich weiß, dass pünktliche Züge keine Selbstverständlichkeit sind. Trotzdem: Pünktliche, sichere und saubere Züge, das ist die Kernkompetenz der Bahn, und daran muss sie sich messen lassen. Natürlich habe ich auch ein gewisses Verständnis, weil ich die Umstände in Deutschland kenne. Viel mehr Baustellen als früher, auch ein dichteres Netz, da wird alles komplizierter. Aber es hilft nichts. Pünktliche Züge zu produzieren, das ist nun mal der Job eines Bahnunternehmens.

**Ist das gerade an den Start gegangene Neun-Euro-Ticket da die richtige Idee?** Zunächst einmal sehe ich das Ticket als starkes politisches Zeichen. Die deutsche Regierung will, dass alle den öffentlichen

Verkehr benutzen, und dies zu günstigen Preisen, das ist für mich erst mal eine ganz neue politische Botschaft. Dann ist es eine mutige Preismaßnahme, zeitlich befristet auf drei Monate, also ein spannendes Experiment. Es sind außergewöhnliche Zeiten: der Ukraine-Krieg, die Klimakrise. Da muss man auch mal etwas Mutiges machen.

**Aber?**

Im öffentlichen Verkehr ist Langfristigkeit wichtig. Man muss wissen, wie es weitergeht. Ein gutes Beispiel ist vielleicht unser Halbtax-Abonnement, also die Schweizer Bahncard 50. Die kostete bis in die Achtziger 360 Franken. Dann begann man, über das Waldsterben zu diskutieren, und die Politik beschloss, den Preis für das Halbtax von 360 auf 100 Franken zu senken. Das war eigentlich das Neun-Euro-Ticket der Schweiz: eine Halbierung der Tarife für 100 Franken, aber dauerhaft. Und das war der große Durchbruch, der öffentliche Verkehr wurde von deutlich mehr Menschen genutzt. Mittlerweile kostet das Halbtax 185 Franken und hat mehr als 2,5 Millionen Abonnenten, bei einer Bevölkerung von 8,5 Millionen.

**Während die Bahncard 50 heute 234 Euro kostet und nur eine gute Million Nutzerinnen und Nutzer hat.**

Das ist eben die Herausforderung in Deutschland, auch jetzt beim Neun-Euro-Ticket: Nur billig reicht nicht, um mehr Leute von der Bahn zu überzeugen. Auch die Qualität muss stimmen.

**Was macht die Deutsche Bahn falsch?** Verglichen mit Deutschland ist die

Schweiz ja so etwas wie ein kleines, sehr reiches Bundesland. Man kann deshalb unsere Lösungen nicht einfach auf Deutschland übertragen, das wäre nicht fair. Die Deutsche Bahn hat ein Schienennetz von 33.400 Kilometern, das Schweizer Eisenbahnnetz misst 5.300 Kilometer. Aber es ist natürlich richtig: Wenn wir aufgrund der Klimakrise stärker auf den öffentlichen Verkehr setzen wollen, muss Bahnfahren schön und attraktiv werden. Das ist der Auftrag, und der wird im Moment in Deutschland so nicht erfüllt.



Peter Füglistaler hat in St. Gallen Wirtschaft studiert. Seit 2010 ist er Direktor des Bundesamts für Verkehr. Zuvor war er in verschiedenen Funktionen bei der SBB sowie bei der Schweizer Finanzverwaltung tätig.  
FOTO: A. ANEX/KEYSTONE

**Ist es letztlich einfach das Geld? Der deutsche Verein Allianz pro Schiene hat ausgerechnet, dass Deutschland im Jahr 2020 pro Kopf 88 Euro in die Schieneninfrastruktur investiert hat, die Schweiz fünfmal so viel: 440 Euro.**

Es gibt tatsächlich einen direkten Zusammenhang zwischen dem Geld, das in ein öffentliches Verkehrssystem investiert wird, und der Qualität, die ich erhalte. Wir Schweizer müssen besser sein als Deutschland, weil wir viel mehr Geld haben. Oder

anders ausgedrückt: Mit dem Geld, das der Bahn in Deutschland zur Verfügung steht, können Sie nicht die Qualität erwarten, die wir in der Schweiz haben. Dieses Problem kann man einfach nicht auflösen. Erst in einem nächsten Schritt geht es dann darum, wie gut man es mit diesem Geld macht. Da gibt es schon noch eine gewisse Varianz.

**Wie meinen Sie das?**

Auch in der Schweiz laufen gerade riesige Ausbauprogramme, und auch wir haben Pünktlichkeitsprobleme. Es gibt einfach ein begrenztes Maß an Baumaßnahmen, die im Schienennetz umgesetzt werden können. Man muss immer abwägen: Wie viel baue ich und wie sehr leidet die Pünktlichkeit darunter? Das nennt man Bauen unter Betrieb, es gehört zu den wichtigsten Fähigkeiten einer Bahnunternehmung. Und man muss sagen: In Deutschland klappt das im Moment nicht.

**Also doch Management-Versagen?**

Ich weiß schon, Deutsche hören es immer gern, wenn Schweizer die Deutsche Bahn kritisieren. Ich sage ganz klar: Die Sache ist nicht einfach. Ich habe viel Kontakt zur DB, es gibt dort wirklich viele gute Leute, die die aktuelle Krise auch so benennen und ansprechen. Es geht jetzt darum aufzuzeigen, wie man aus dieser Krise wieder herauskommt.

**Wie kommt es, dass die Schweiz deutlich weniger Probleme damit hat als Deutschland, viel Geld in den öffentlichen Verkehr zu stecken?**

Das ist eine langfristige Entwicklung. Man braucht das politische Bekenntnis zu ei-

nem Verkehrsträger wie der Bahn. In der Schweiz begann das in den Achtzigerjahren mit dem ersten Bahnausbauprogramm „Bahn 2000“. Wir sind also seit 40 Jahren dran, haben in dieser Zeit Erfahrungen gesammelt und unsere Instrumente weiterentwickelt. Inzwischen gibt es zum Beispiel eine gesicherte Bahnfinanzierung über den unbefristeten Bahninfrastrukturfonds. Und wir haben eine gewisse Verfahrenssicherheit, Baubewilligungen werden selbst in schwierigen Fällen innerhalb von zwei bis drei Jahren erteilt. Wichtig ist aber auch: Der öffentliche Verkehr hat bei der Bevölkerung und in der Politik einen sehr hohen Stellenwert.

**Die Schweiz ist ja ein sehr wirtschaftsliberales Land. Trotzdem gilt guter öffentlicher Verkehr als „Service Public“, also als eine Art Grundversorgung, die der Staat zur Verfügung stellen muss.**

Das ist richtig. In der Schweiz gab es nie die Idee, die Bahn an die Börse zu bringen. Hier war immer klar: Die SBB ist eine staatseigene Unternehmung. Sie soll zwar solide wirtschaften, aber sie muss keine Gewinne maximieren. Die Bahn wird an der Qualität gemessen, am Angebot und an der Pünktlichkeit. Das ist tief verankert bei uns Schweizern.

„Wenn wir die Klimakrise angehen wollen, geht es meiner Überzeugung nach nicht über billigen Verkehr.“

**Wie kommt das?**

Das ist historisch gewachsen. Schon seit ihren Anfängen zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte die Bahn in der Schweiz eine starke Stellung. Sie war und ist Teil des Staatsverständnisses. Wir sind ja ein multikulturelles Land mit vier Sprachregionen, und da brauchen Sie Institutionen für den Zusammenhalt. Die Bahn war immer eine solche gesamtschweizerische Institution.

**Dazu passt Ihr Amt: eine nationale Schaltstelle für den öffentlichen Verkehr, die es so in Deutschland nicht gibt.**

Ja, das Bundesamt für Verkehr ist eines der ältesten Ämter in der Schweizer Bundesverwaltung und steht für das Bewusstsein, dass eine Eisenbahn eine nationale Aufgabe ist. Nehmen wir zum Beispiel unser Takt- und Knotenprinzip, mit dem alle Landesregionen erschlossen werden sollen. Oder auch unsere Abonnements, das Halbtax und das Generalabonnement: Wir haben ein nationales Ticketing, obwohl wir – wie in Deutschland – viele verschiedene Verkehrsverbände haben. Wir versuchen, das System national zu planen, koordinieren uns aber sehr eng mit den Kantonen. Der Bahnausbau in der Schweiz ist außerdem ein politischer Prozess. Das Parlament ist permanent involviert. Deshalb haben wir als Amt auch eine stärkere Rolle, weil wir diese politischen Entscheide vorbereiten und später zusammen mit den Bahnen umsetzen müssen.

**Bei allem Lob für das Schweizer Bahnsystem: Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten motorisierten Verkehr liegt selbst dort bei ausbaufähigen 20,7 Prozent (Deutschland: 15,4 Prozent). Braucht die Schweiz vielleicht auch ein Neun-Franken-Ticket?**

(lacht) Nein, brauchen wir nicht. Wenn wir die Klimakrise angehen wollen, geht es meiner Überzeugung nach nicht über billigen Verkehr. Mit dem Neun-Euro-Ticket werden viele Deutsche diesen Sommer Reisen machen, die sie sonst nicht gemacht hätten. Mit zu niedrigen Preisen heizen wir die Mobilität stark an, und auch wenn sie mit der Bahn erfolgt, ist sie nicht nur ökologisch. Es geht nicht darum, möglichst viele Leute im öffentlichen Verkehr zu haben, sondern bisherige fossile Fahrten durch möglichst ökologische Fahrten zu ersetzen.