



«Die SBB fordern stets viele Mittel – wir kürzen diesen Wunschkatalog zurecht»

Oberster Verkehrsbeamter Er gibt den Bahnen den Tarif durch: BAV-Direktor Peter Füglistaler hat genug von den Subventionsforderungen der ÖV-Unternehmen. Er verlangt von diesen mehr Erträge und mehr Effizienz.

Benjamin Bitoun

Herr Füglistaler, ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) verantwortlich dafür, dass die ÖV-Tarife auf den Fahrplanwechsel hin so stark steigen?

Nein, das nicht. Aber wir haben gesehen, dass wir aufgrund des teuerungsbedingten Kostenanstiegs und der vom Bundesrat geplanten Subventionskürzungen nicht in der Lage sind, das heutige ÖV-Angebot ohne Tarifierhöhungen zu finanzieren.

Laut Sonntagspresse forderten Sie die Branche auf, die Tarife zu erhöhen. Diese hatte das eigentlich gar nicht vor.

Es gab ÖV-Unternehmen, die nur eine moderate oder keine Erhöhung wollten. Deshalb haben wir interveniert und gesagt: Ohne eine spürbare Erhöhung lässt sich das ÖV-System 2024 nicht mehr finanzieren.

Der Tarifieranstieg läuft den Klimazielen zuwider und kommt bei Teuerung und steigenden Gesundheitskosten zur Unzeit.

Die Preiserhöhung liegt bei unter vier Prozent. Davor stiegen die Tarife zum letzten Mal im Jahr 2016, und zwar im Rahmen der Teuerung. Ich finde den jetzigen Anstieg daher vertretbar. Nutzerinnen und Nutzer müssen sich angemessen an den ÖV-Kosten beteiligen.

Der Preisüberwacher wertet

Ihre Intervention als Eingriff in die Tarifhoheit der Unternehmen. Wie unüblich ist es, dass der BAV-Direktor in einem Brief den Bahnen den Tarif durchgibt?

Sagen wir es so: Es ist das erste Mal, dass wir die Unternehmen so deutlich daran erinnern mussten, dass sie beim Festlegen der Tarife eine unternehmerische Verantwortung haben.

Was meinen Sie genau damit?

Die Tarifhoheit bringt Pflichten mit sich. ÖV-Unternehmen erhalten Subventionen. Das setzt voraus, dass sie ihr Möglichstes tun, um die Kosten tief zu halten. Sie müssen effizient produzieren und möglichst viele Erträge erwirtschaften. Tun sie das nicht, wird der gesamte Kostenanstieg auf die Steuerzahlenden abgewälzt. Auf Dauer gefährdet das unser System der ÖV-Finanzierung.

Sie zeichnen ein Bild der Bahnen, die nach Subventionen schreien, anstatt sich anzustrengen. Das gehört doch zu Ihrer Rolle als BAV-Direktor.

Nicht nur. Mit Blick auf meine 30 Jahre Erfahrung im ÖV erkenne ich eine schlechte Entwicklung. Vielen Transportunternehmen ist das Bewusstsein abhandengekommen, dass sie keinen Rechtsanspruch auf Subventionen haben. Sie sind verpflichtet, haushälterisch mit Steuergeldern umzugehen. Stattdessen ist das Fordern von immer mehr Sub-

ventionen Teil der DNA der ÖV-Branche geworden. Und leider gehen die SBB als grösstes und staatseigenes Unternehmen mit schlechtem Beispiel voran.

Wie meinen Sie das?

In den Verhandlungen mit dem BAV fordern die SBB stets sehr viele Mittel. Wir kürzen diesen Wunschkatalog zurecht – und am Ende der Leistungsperiode stellen wir fest, dass trotzdem nicht alles Geld gebraucht wurde. Eigentlich sollte ein staatseigenes Unternehmen den Ehrgeiz haben, möglichst ambitiös und tief zu budgetieren. Dieser ist leider abhandengekommen.

Seit wann beobachten Sie diese Entwicklung?

Corona war ein Gamechanger. Der Bund hat dem öffentlichen Verkehr die gesamten pandemiebedingten Ausfälle finanziert, was ein riesiger Kraftakt war. Seither glauben die ÖV-Unternehmen, das sei nun der Normalzustand. Ihnen fehlt das Bewusstsein, dass sie wieder selbst Verantwortung übernehmen müssen.

Am Montag hat die zuständige Nationalratskommission sich gegen Kürzungen im regionalen Personenverkehr entschieden. Sie will also nicht, dass die ÖV-Unternehmen zurückbuchstabieren.

Der öffentliche Verkehr genießt verdientermassen viel politisches Wohlwollen. Doch für sei-



Wettbewerb auf der Schiene

Als Direktor des Bundesamts für Verkehr scheute Peter Füglistaler trotz SBB-Vergangenheit nie davor zurück, die Bundesbahnen hart anzugehen. Um den Wettbewerb im Schweizer Schienennetz zu entfachen, machte er sich 2018 dafür stark, SBB-Fernverkehrslinien dem Konkurrenzunternehmen BLS zu übertragen. *(bit)* ne Finanzierung müssen drei Parteien ihren Anteil leisten: Steuerzahlende, Nutzerinnen und Nutzer und die Unternehmen. Letztere wälzen die Lasten aber immer mehr auf die Schultern der Steuerzahlenden ab.

Was fordern Sie konkret von den SBB und anderen ÖV-Unternehmen?

Mehr Erträge und vor allem: mehr Effizienz. In der Schweiz ist immer nur das Beste gut genug. Low-Cost-Anbietern lassen wir keine Chance. Beispielsweise wird alles unternommen, um den Markteintritt von Flixtrain in den grenzüberschreitenden Verkehr zu verhindern. Das Unternehmen produziert einfach und wäre mit günstigen Tarifen für Junge attraktiv für Reisen ins Ausland. Doch einfach und günstig wird in der Schweiz aktiv bekämpft.

Das ist Ihre Lösung: mehr Wettbewerb?

Ich bin mir bewusst, dass Wettbewerb im Schweizer ÖV in weiten Teilen unmöglich ist. Das gilt

aber nicht für Nischenbereiche wie den internationalen Personenverkehr oder Ausschreibungen im Busbereich.

Der Widerstand dagegen ist gross. Eine Öffnung der ÖV-Schweiz für ausländische Gesellschaften könne dazu führen, dass das SBB-Angebot schlechter und teurer werde, warnte etwa SBB-Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar in der «Sonntags-Zeitung».

Ich sehe nicht, warum. Der nationale Taktverkehr hätte weiterhin Vorrang, die Integration ins Tarifsystem ist Pflicht, und branchenübliche Löhne sind gesetzlich vorgegeben. Es geht nur um den internationalen Personenverkehr. Aber die Aussage zeigt einmal mehr: Man sieht nur die Risiken und nicht die Chancen.

Was wären denn die Chancen?

Für die ÖV-Kunden gäbe es mehr Angebote zu tieferen Preisen. Und für die Bahnen tut sich jetzt gerade eine neue Möglichkeit auf.

Welche?

Nach Jahren der geschlossenen Märkte findet erstmals eine Öffnung des europäischen Schienemarkts statt. Die italienische Staatsbahn fährt nach Paris, die Franzosen fahren nach Spanien, die Österreichischen Bundesbahnen expandieren nach Deutschland. Die Karten unter den Bahnunternehmen werden neu ge-

mischt – und was machen die SBB? Sie bleiben zu Hause und konzentrieren sich auf den Heimmarkt. Ich fürchte, unsere Bahn verpasst den Zug in die Zukunft.

Sie wünschen sich eine SBB-Expansion ins Ausland?

Die Marke SBB hat in Europa grossen Wert. Ich bin überzeugt: Mit ihrem Renommee und ihrer Qualität könnten die SBB Streckenausschreibungen gewinnen und Geld verdienen.

Oder fulminant scheitern. Das England-Abenteuer endete 2002 mit der Einsicht von CEO Benedikt Weibel, die SBB seien kein europäisches Unternehmen.

Als SBB-Generalsekretär war ich damals verantwortlich für das Projekt. Noch heute bin ich der Meinung, dass der Rückzug ein Fehler war und man in England hätte Geld verdienen können. Aber klar: Im Wettbewerb besteht auch das Risiko, zu verlieren. Das gehört dazu. Aber die SBB selbst lieferten ja einen positiven Präzedenzfall.

Woran denken Sie?

Bei der Marktöffnung des Schienengüterverkehrs 1999 war SBB Cargo die erste Güterbahn, die ins Ausland fuhr. Mittlerweile ist die heutige SBB Cargo International eine der renommiertesten Güterbahnen auf der Nord-Süd-Achse. Eine ähnliche Chance bietet sich nun im Personenverkehr.



«Unsere Bahn verpasst den Zug in die Zukunft»: BAV-Chef Peter Füglistaler. Foto: Franziska Rothenbühler