
INTERVIEW

„Wir schauen nach Stuttgart“

Die Schweiz gilt deutschen Bahnkunden als Sehnsuchtsland der Pünktlichkeit. Dr. Peter Füglistaler blickt von Bern aus gleichwohl neidvoll nach Stuttgart. Dort werde der Zugverkehr der Zukunft erprobt, sagt der Direktor des eidgenössischen Bundesamts für Verkehr: „Das ist ein absolutes Leuchtturmprojekt.“

Herr Füglistaler, wir sind heute Morgen von Stuttgart über Basel nach Bern gefahren. Weil unser ICE an der Grenze 15 Minuten Verspätung hatte, wurde er auf dem Weg nach Chur am Grenzbahnhof aus dem Verkehr gezogen und die Schweizer Züge haben übernommen. Was sagen Sie dazu?

Peter Füglistaler: Die Schweizerische Bundesbahnen AG handelt bewusst so, denn sie hatte mit einem pünktlichen Zug aus Deutschland disponiert.

Ist das nicht ein bisschen diktatorisch?

Peter Füglistaler: Wir haben Halbstundentakt in der Schweiz, da kommt eine Viertelstunde Verspätung genau in die Taktmitte des Fernverkehrs. Und genau da fahren unsere Regionalzüge und die Güterzüge. Das heißt, alle anderen Züge werden durch den verspäteten ICE aus Deutschland gestört. Weil sich diese Verspätung aus Deutschland also auf unser System auswirkt, das auf Pünktlichkeit ausgelegt ist, trifft die SBB solche Entscheidungen. Die Fahrgäste nach Chur können dann mit unseren Zügen weiterfahren.

Bedeutet das, zugespitzt gesagt, dass die Schweiz einen 15 Minuten verspäteten Störenfried mit der Aufschrift ICE im Grenzbahnhof aus dem Verkehr zieht, damit sich das deutsche Verspätungsvirus nicht in der Schweiz ausbreitet?

Peter Füglistaler: Wenn man will, kann man das so ausdrücken. Wissen Sie, Deutschland liebt langläufige Züge, die von der Nordsee bis zu den Alpen fahren. Das ist betrieblich faszinierend, es ist aber leider sehr instabil. Einfacher ist es, wenn man von Knoten zu Knoten denkt. Am Knoten ist man immer wieder pünktlich. Im Zweifel sind nur die Umsteigepassagiere verspätet, aber all jene, die von Knoten zu Knoten fahren, sind pünktlich. Dieses System mit kurzläufigen Shuttlezügen ist deutlich stabiler. Übrigens kennen wir bei uns auch das deutsche Reservationssystem so nicht. Wenn ich in Deutschland den Zug verpasse, habe ich im nächsten Zug das Problem, dass ich keinen garantierten Sitzplatz mehr habe. Innerschweizerisch reservieren wir fast nie. Der Fahrgast weiß bei uns, dass er in diesem offenen System eigentlich immer einen Platz hat.

Die Schweiz gilt vielen Reisenden in Deutschland als das Eisenbahn-Musterland. Wie hat sie das geschafft?

Peter Füglistaler: Durch viel Arbeit, politische Unterstützung, hohe Identifikation und sehr viel Geld.

Welchen „digitalen Stand“ hat die Schweiz und wie hilft er beim Thema Pünktlichkeit und Kapazität?

Peter Füglistaler: Den digitalen Stand in der Schweiz würde ich als durchschnittlich bezeichnen.

Stapeln Sie da nicht ein bisschen tief?

Peter Füglistaler: Die Digitalisierung ist eine ganz normale technologische Entwicklung. Die Digitalisierung



verändert viele Bereiche, auch die Bahn. Wenn man Züge mechanisch mit der Kelle am Bahnhof abfertigen muss, dann ist das eine andere Bahn, als wenn direkt auf die Lokomotive ein Signal zur Freigabe gesendet wird. Wir sind aber kein digitales Vorreiterland wie zum Beispiel die baltischen Staaten.

Der Digitalen Leit- und Sicherungstechnik gehört die Zukunft. Können Sie kurz erklären, was genau ETCS ist und worin der Unterschied zur Vergangenheit liegt?

Peter Füglistaler: Das European Train Control System, kurz ETCS genannt, hat für mich zwei zentrale Aspekte. Zum einen ist das die europäische Standardisierung der Zugbeeinflussung. Zum anderen ist es ein computergesteuertes System, das sich unterscheidet von der mechanischen Signaltechnik. Für die Schweiz war die Einführung von ETCS auch deshalb sehr wichtig, weil wir davor kein System hatten, das es uns ermöglicht hätte, schnell zu fahren. Die maximale Geschwindigkeit lag bei rund 160 Stundenkilometern. Jetzt fahren wir dank der neuen Technik 200 Stundenkilometer, einzelne Strecken sind für 250 Stundenkilometer ausgebaut.

Was bedeutet eine neue Leit- und Sicherungstechnik wie ETCS für die Zukunft der Eisenbahnen?

Peter Füglistaler: Damit ein Zug fährt, braucht es eine Menge Technologie. Signaltechnik, Stellwerk, Steuerung – das alles wird durch ETCS zusammengefasst.

Man könnte auch vom Herz des Bahnbetriebs sprechen. Dieses neue Herz ist leistungsstark und hat viele gute Seiten. Es setzt aber Umstellungen und Anpassungen voraus, nicht nur an den Strecken, sondern auch an den Fahrzeugen. Und die Lokführer müssen geschult werden.

Zugreisende in der Schweiz können sich weitgehend auf den geltenden Fahrplan verlassen. Im Personenverkehr kamen im vergangenen Jahr 92,5 Prozent der Züge pünktlich an. 98,7 Prozent der Reisenden erreichten demnach ihre Anschlüsse. Wie schaffen Sie das?

Peter Füglistaler: Unsere Philosophie ist, dass pünktliche Bahnen effiziente Bahnen sind. Wenn ein Zug zur geplanten Zeit abfährt, dann ist der Lokführer zufrieden und vor allem für die Kundinnen und Kunden ist das gut. Nebenbei benötigen wir weniger Reserven, also beispielsweise Ersatzzüge. Ein pünktliches Bahnsystem ist folglich auch ein wirtschaftliches Bahnsystem. Deshalb ist Pünktlichkeit in der Schweiz oberstes Gebot. Dafür muss man auch Puffer und Reserven einbauen und auch Ersatzzüge vorhalten. Wichtig ist, dass man mehr Ressourcen hat als man zwingend braucht. Das stabilisiert das System. Und da sind wir ganz gut aufgestellt.

Bei der Deutschen Bahn (DB) erreichte die Pünktlichkeitsquote im vergangenen Jahr im Fernverkehr nur 65,2 Prozent. Was kann Deutschland von der Schweiz lernen? Sind die beiden Länder überhaupt vergleichbar?



Peter Füglistaler: Grundsätzlich sind sie vergleichbar. Eine kleine Bahn unterscheidet sich von einer großen Bahn nicht grundsätzlich. Ein Bahnbetrieb findet immer lokal statt, und man kann ihn nicht auf Vorrat produzieren. Das ist immer und überall dasselbe. So gesehen kann man durchaus von den Besten in der Branche abschauen. Was machen sie anders? Wie organisieren sie den Betrieb? Das sind die zentralen Fragen.

Also fragen wir mal so: Was könnten die Deutschen aus Schweizer Perspektive verbessern, wenn es um den öffentlichen Nah- und Fernverkehr geht?

Peter Füglistaler: Deutschland steckt derzeit in einer Krise. Als ich hier begonnen habe, waren die Schweizer Bahnen in einer ähnlichen Krise. In den neunziger Jahren stand die Schweizerische Bundesbahn vor dem finanziellen Abgrund, Strecken wurden stillgelegt und ein großer Teil des Rollmaterials war veraltet. Es wurde damals viel zu wenig investiert. Sie können mir glauben: Es war ein langer Weg, da heraus zu kommen. Und vor einem ähnlichen Weg stehen jetzt auch die Deutschen. Es braucht letztlich kontinuierliche Investitionen, es braucht ein klares Bekenntnis zur Bahn, Kontinuität in der politischen Begleitung und in der Führung des Unternehmens. Es gibt keinen einfachen Weg aus diesem Tränental. Aber man muss ihn jetzt gehen, und man muss ihn konsequent gehen. Dann kommt die Bahn auch wieder dorthin, wo sie einmal war. Die Deutsche Bahn ist eine gute Bahn, sie ist das Rückgrat in Europa. Wir in Europa brauchen eine gute und funktionierende Deutsche Bahn, sonst gibt es in Europa keine Zukunft für den Bahnverkehr.

Was würden Sie ganz konkret verändern im Nachbarland?

Peter Füglistaler: Wichtig ist nach meiner Überzeugung eine langfristige Strategie. Mit dem Deutschland-Takt hat man das definiert, man will in den Stundentakt gehen. Dafür braucht es gut ausgebaute Strecken, zudem muss man in den Unterhalt des Netzes investieren. Da gibt es einen großen Nachholbedarf, der jetzt angegangen werden muss. Es braucht Ruhe in der Organisation der Deutschen Bahn. Das halte ich für ganz wichtig. Man sollte den Verantwortlichen jetzt die Zeit geben, über fünf bis zehn Jahre die notwendigen Schritte zu gehen, um die schwierige Phase, in der sich die Deutsche Bahn befindet, überwinden zu können.

Im Jahr 2021 investierte Deutschland 124 Euro pro Bürger in sein Schienennetz, in der Schweiz waren es dagegen 413 Euro. Sparen die Deutschen an der falschen Stelle?

Peter Füglistaler: Eine gute Bahn ist nicht gratis! Es gibt keine Discount-Bahn mit hoher Qualität. Wir reden von einem hochkomplexen System. Und da spielt einfach die Menge an Geld, die ins Bahnsystem fließt, eine wichtige Rolle. Das ist letztlich der Schlüssel zum Erfolg.



Ist die Bahn also ein System, das vom Geld allein abhängt?

Peter Füglistaler: Eine Bahn ist ein sozio-ökonomisches Konstrukt, bei dem viele Tätigkeiten ineinandergreifen müssen. Technik und Mensch müssen sich abstimmen und harmonisieren. Deshalb ist es notwendig, Bahn buchstäblich zu lernen und den speziellen Geist der Bähnler in sich zu tragen. Auch wenn man heute viel über Technik machen kann, welche man kaufen kann, braucht es doch zugleich an vielen Orten, vom Management bis hinunter zum Stellwerk, motivierte Menschen, die das Bahnsystem begriffen haben und in den entscheidenden Momenten die richtige Entscheidung treffen. Stabile Organisationen, langfristige Beschäftigungen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Knowhow, Ausbildung und Weiterbildung – das alles sind wichtige Schlüssel für einen funktionierenden Bahnbetrieb. Aber auch das kostet letztlich Geld.

Lassen Sie uns über den Digitalen Knoten Stuttgart, kurz DKS, sprechen. Sie waren neulich in Stuttgart und haben sich ein Bild gemacht. Was ist Ihr persönlicher Eindruck?

Peter Füglistaler: Ich war wirklich sehr beeindruckt.



Ein pünktliches Bahnsystem ist ein wirtschaftliches Bahnsystem. Nach dieser Maxime handelt die Schweiz.

Ein Bahnexperte aus der Schweiz, dem Musterland des pünktlichen Zugverkehrs, in dem fast jeder Waggon aussieht wie geschleckt, ist begeistert von einem Stuttgarter Bahnprojekt? Müssen wir uns zwicken, um uns zu vergewärtigen, dass wir nicht träumen?

Peter Füglistaler: Nein, ich bin tatsächlich begeistert. Ich kann Ihnen das gerne erklären...

Wir sind gespannt...

Peter Füglistaler: ...das European Train Control System (ETCS) wird im Knoten Stuttgart komplett auf dem Level 2 eingeführt – und erstmals in Deutschland auch für hoch belastete S-Bahn-Bereiche eingesetzt. Das ist das Modernste, was es derzeit gibt. Die Streckensignale existieren nur noch virtuell, die nötigen Informationen werden dem Triebfahrzeugführenden direkt auf einem Bildschirm im Führerstand angezeigt. Damit fallen ortsfeste, wartungsbedürftige Signalanlagen entlang der Strecke weg, aber nicht nur das. Mit ETCS Level 2 können die Züge dichter hintereinander in die Haltestelle einfahren. Zudem ermöglicht ETCS Level 2 höhere Geschwindigkeiten.

Das hätten die Marketingleute aus Stuttgart letztlich nicht viel besser ausdrücken können.

Peter Füglistaler: Marketing kann Stuttgart 21 nicht schaden. Dem Projekt Stuttgart-Ulm geht schließlich ein Ruf voraus, der auch den Schweizern nicht verborgen geblieben ist. Zu lesen war von einem architektonischen Wunderwerk, von angeblich zu wenig Gleisen im neuen Bahnhof, von einem sehr teuren Projekt. Inzwischen sind die Bauarbeiten weit gediehen, die Neubaustrecke nach Ulm ist eingeweiht worden, die Menschen sind nicht mehr ganz so kritisch. Und jetzt wird das Projekt durch den Digitalen Knoten Stuttgart in eine neue Dimension gebracht. Für mich ist das wie ein Befreiungsschlag. Man setzt hier etwas sehr Mutiges um. Die Vorgabe, dass man vorausblickend an einem zentralen

Knoten ansetzt und sagt, hier setze ich alles um, was die heutige Technik zulässt, und dass sich dem alle anderen Prozesse unterordnen müssen, ist sehr konsequent. Wir haben das so in der Schweiz bisher nicht geschafft.

Das heißt, Sie blicken aus Bern tatsächlich neidvoll auf die baden-württembergische Landeshauptstadt Stuttgart?

Peter Füglistaler: Wir haben an diesem Punkt in der Schweiz einen Fehler gemacht, der weit verbreitet ist.

Wovon sprechen Sie?

Peter Füglistaler: Wir haben in der Schweiz traditionell überlieferte Betriebsformen und die versuchen wir digital mit den neuen Technologien abzubilden. Deshalb braucht es weiterhin beispielsweise eine Rangierfahrstraße, für den Sonderzug muss auch noch eine spezielle Lösung her, und wenn ein historischer Zug über die Strecke soll, dann soll auch das vorbedacht sein – das ist die Logik, nach der wir verfahren sind. Dies führt dazu, dass man die Möglichkeiten der neuen digitalen Technik ETCS nicht voll nutzen kann. Am Schluss haben wir dann wieder viel zu komplizierte Lösungen und Kritiker sagen zu Recht, die digitale Technik kostet viel, sie bringt aber wenig. Die Konsequenz, mit der man das in Stuttgart angeht, finde ich wirklich bemerkenswert.

Wie ordnen Sie das Projekt im europäischen Kontext ein?

Peter Füglistaler: Das ist ein absolutes Leuchtturmprojekt. Wir haben in der Schweiz vier Neubaustrecken mit der Führerstandssignalisierung ETCS Level 2 ausgerüstet, aber was wir nicht haben, ist, dass ein gesamter Bahnknoten mit dieser modernsten Technik ausgestattet ist. Deshalb sind wir, bezogen auch auf den Zugverkehr in Europa sehr interessiert, welche Erkenntnisse aus diesem Projekt kommen. Wir schauen wirklich gespannt nach Stuttgart. Konsequenter umgesetzt ist die digitale Lösung viel schlanker als die heutigen Lösungen, bei denen man viele Signale aufstellen muss. Anpassungen und Erweiterungen werden nicht mehr durch Umbauten ermöglicht, sondern durch Umprogrammierungen. Man gewinnt Flexibilität. Aber eben nur, wenn man von Anfang bis Ende durchdigitalisiert. Und genau das passiert in Stuttgart.

Und welchen Weg beschreitet die Schweiz?

Peter Füglistaler: Die Schweiz hat in der Vergangenheit den überwiegenden Teil mit ETCS Level 1 ausgerüstet, das ist eine effiziente und schnelle Lösung, bei der man alt und neu kombiniert, also digitale und analoge Technik. Wir haben das Netz auf diese Weise schnell ETCS-fähig gemacht. Wir haben aber noch nicht auf den nächsten Schritt umgestellt. Da stehen wir jetzt. Wir werden von den Lösungen aus Stuttgart profitieren auf diesem Weg. Was in Stuttgart passiert, wird in die weitere Umsetzung in der Schweiz einfließen.

Kritiker des DKS führen immer wieder durchwachsene Erfahrungen mit ETCS in der Schweiz an, zweifeln an möglichen Kapazitätssteigerungen. Wie sehen Sie das?

Peter Füglistaler: Diese Kritik ist leider berechtigt. Und die Ursache liegt darin, wie angesprochen, dass wir es eben nicht konsequent gemacht und umgesetzt haben. In der Schweiz gibt es verschiedene Streckenabschnitte mit Signalisierung in den Führerstand und der Rest der Strecke wird über Außensignale gesteuert. Das fordert die Zugführer und die Teams, die sich um den Unterhalt der Züge kümmern. Die Spannweite der Anforderungen ist für alle Beteiligten groß. Man hält drei oder vier Generationen von Bahntechnik gleichzeitig am Leben. Das ist weder betrieblich praktisch noch sonderlich wirtschaftlich, denn man kann die Vorteile des neuen Systems nicht voll nutzen. Zudem müssen die Fahrzeuge für ETCS immer wieder nachgerüstet werden, es gibt immer wieder neue Vorgaben. Da entstehen viele Kosten und der Nutzen ist begrenzt. Das hat bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Unmut geführt. Und das kann ich nachvollziehen.

Die zukünftige Realisierung des DKS-Bausteins 3 (nach 2025) wird ETCS auch bei Güterzügen erforderlich machen. Für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bedeutet dies, wie Sie ausgeführt haben, einen finanziellen Mehraufwand. Gab es in der Schweiz finanzielle Programme, um die Fahrzeugausrüstung zu fördern?

Peter Füglistaler: Das gab es bei der Einführung im Jahr 2004, als wir die erste ETCS-Level-2-Strecke zwischen Bern und Zürich in Betrieb genommen haben. Damals haben wir Umrüstungsbeiträge bezahlt, weil eine große Anzahl von Lokomotiven auf einen bestimmten Zeitpunkt hin ETCS-fähig sein musste. Seither ist kein Geld mehr geflossen. Wir gehen davon aus, dass neue Lokomotiven heute ETCS-fähig sind.

Blicken wir kurz in die Zukunft: Wie wird der Eisenbahnverkehr in 30 Jahren organisiert sein?

Peter Füglistaler: Gleich wie heute. Mag sein, dass das nach einem desillusionierenden Fazit klingt, aber bei der Bahn geht alles eher langsam.

Ist das nicht eine sehr pessimistische Sicht?

Peter Füglistaler: Es ist eine realistische Sicht. Natürlich hoffe und glaube ich, dass wir bei der Modernisierung der Technik sehr viel weiter gekommen sein werden. Davon ist auszugehen. Aber auch in 30 Jahren werden nicht alle Strecken mit ETCS Level 2 ausgerüstet sein. Es wird dann vermutlich immer noch Außensignale geben und Stellwerke. Das ändert nichts daran, dass wir jetzt konsequent und schnell vorwärts gehen müssen.

Wie wird das Verhältnis von Bus und Bahn zum individualisierten Autoverkehr aus Ihrer Sicht mutmaßlich sein?

Peter Füglistaler: Wir haben in der Schweiz die klare Aufgabe, das sich abzeichnende Verkehrswachstum über den öffentlichen Verkehr zu bewältigen. Wir sind beim Modal-Split bei rund 25 Prozent. Die Mehrheit fährt Auto. Wir versuchen, den Bahnanteil zu erhöhen, aber auch in Zukunft wird der Großteil der Mobilität auf der Straße stattfinden – hoffentlich fossilfrei.

Wie wichtig ist aus Ihrer Sicht die Stärkung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs mit Blick auf den Klimawandel?

Peter Füglistaler: Auch in der Schweiz haben wir das Ziel, klimaneutral zu werden. Das geht nur, wenn man die Massentransportmittel stark fördert, insbesondere zwischen den großen Städten. Es ist aber parallel dazu nötig, dass die Autos auf den Straßen keine fossile Energie mehr verbrennen. Gemeinsam kann das gelingen, auch wenn das Ziel sehr anspruchsvoll ist. Wir sind da gut abgestimmt. Gleich nebenan ist das Amt für Straßen.

Vielen Dank für das Gespräch. Jetzt hoffen wir, wieder pünktlich von Bern nach Stuttgart zurück zu kommen. Wir sind schließlich mit der Bahn hier.

Peter Füglistaler: Seien Sie zuversichtlich! Wir sind hier pünktlich, weil wir wissen, dass ohne Pünktlichkeit alles nichts ist in diesem Geschäft. Auch in der Schweiz gibt es immer wieder die Frage, welche Stellschrauben sich noch drehen lassen. Meine Antwort ist immer die gleiche: Marketingkampagnen und Sparpreise sind gut, aber weitaus mehr bringt es, wenn die Bahn pünktlich, sauber und sicher ist. Das sind die Kerntugenden einer guten Bahn. Ich wünsche Ihnen einen guten Weg nach Hause – und dass Sie pünktlich ankommen.



Persönlich

Dr. Peter Füglistaler ist seit 2010 Direktor des Bundesamts für Verkehr mit Sitz in Bern und gilt in der Schweiz als renommierter Verkehrsexperte. Wenn die Züge pünktlich sind, kommen auch die Fahrgäste, ist sein Credo. Und in der Schweiz sind mehr als 90 Prozent der Züge pünktlich, schon drei Minuten hinter dem Fahrplan werden bei den Eidgenossen als Verspätung gezählt. Füglistaler war zuvor in verschiedenen Funktionen bei der SBB und hat den Aufstieg des Schweizer Bahnverkehrs hautnah miterlebt, der in den neunziger Jahren in einer tiefen Krise steckte. Heute gilt die Schweiz als Musterland in Sachen Bahnverkehr.