



Migros-Magazin Gesamt
8031 Zürich
058/ 577 13 73
<https://corporate.migros.ch/de/magazin.html>

Medienart: Print
Medientyp: Publikumsmedien
Auflage: 1'314'143
Erscheinungsweise: wöchentlich



Seite: 37,38,40
Fläche: 44'850 mm²

Auftrag: 3007101
Themen-Nr.: 320025
Referenz:
af79baaa-2bb2-4b0a-b69b-414db9f46fbd
Ausschnitt Seite: 1/5

Frau Hostettler, ist unser OV **zu teuer?**

Text: Christian Dorer

**Christa Hostettler steuert eines
der komplexesten Systeme der Schweiz:
Seit 2024 leitet sie das Bundesamt für
Verkehr (BAV). Schon heute plant sie, wie wir
in 20 Jahren pendeln und reisen.**



«Wir haben ein sehr hochwertiges ÖV-System»: Christa Hostettler.



ist unser ÖV zu teuer?

Christa Hostettler steuert eines

in 20 Jahren pendeln und reisen.

Text: Christian Dorer Fotos: Beat Schweizer



Christa Hostettler, wie gut funktioniert der öffentliche Verkehr in der Schweiz?

Im Vergleich zum Ausland funktioniert er sehr gut. Aber: Wir dürfen uns nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Die Erwartungen steigen ständig, und das System wird immer komplexer.

Trotzdem hört man viel Kritik: zu teuer, zu spät, zu voll. Sind wir ein verwöhntes ÖV-Land?

Wir haben ein sehr hochwertiges System. Und ja, das hat seinen Preis. Deshalb ist es richtig, dass die Erwartungen hoch sind. Entscheidend ist, dass der öffentliche Verkehr langfristig bezahlbar bleibt und zuverlässig funktioniert.

Und wenn Sie zum Beispiel mit dem Zug unterwegs sind und etwas sehen, das nicht rundläuft: Juckt es Sie da in den Fingern einzugreifen?

Nein, das wäre nicht meine Rolle. Wenn ich

unterwegs bin, bin ich Passagierin. Aber ich helfe natürlich anderen Passagieren, wenn es nötig ist.

Wo erleben Sie Frustramente im ÖV?

Zum Glück selten. Den grössten Handlungsbedarf sehe ich bei der Kundeninformation im Störfall. Oft funktioniert die Grundinformation, aber der entscheidende Schritt fehlt: Was bedeutet die Störung konkret für meine Reise? Muss ich umsteigen? Gibt es Alternativen?

Kurz nach Ihrem Amtsantritt wurde bekannt, dass Bahnprojekte bis zu 14 Milliarden Franken teurer werden könnten als geplant. Wie konnte das passieren?

Man hat weniger bei den Kosten falsch gerechnet als bei der Umsetzbarkeit und damit beim Gesamtumfang der Projekte. Das heisst, man hat zwar definiert, was man ausbauen will, aber unterschätzt,

was rundherum zusätzlich nötig ist: Abstellanlagen, Überholgleise, Anpassungen im Netz. Das summiert sich.

Aber mal ehrlich, hätten die Profis das nicht sehen müssen?

Bevölkerung und Politik möchten, dass das Angebot rasch wächst. Weil die Erwartungen hoch sind, besteht die Gefahr, dass man zu optimistisch plant. Gegenüber der letzten Planung mussten viele Annahmen korrigiert werden. Das führt dazu, dass die Ausbaupläne gekürzt werden müssen. Gleichzeitig müssen wir auch schauen, was wirklich notwendig ist und was vielleicht einfacher geht.

Heisst das, man hat zu oft die Premiumlösung gewählt?

Teilweise ja. Künftig müssen wir konsequenter prüfen, welcher Standard wirklich nötig ist. Ein Beispiel: Man will einen Perron etwas verlängern. Doch dadurch muss er nach heutiger Vorschrift gleichzeitig auch verbreitert werden, was alles viel teurer macht.

Sie sind in einer Männerdomäne tätig. Mussten Sie sich mehr beweisen?

Das ist für mich schwierig zu beurteilen, ich kenne nichts anderes. Der ÖV ist tatsächlich immer noch eine Männerdomäne, auch wenn es sich nun langsam ändert. Beim BAV arbeiten heute fast 30 Prozent Frauen.

Als BAV-Direktorin müssen Sie viele Interessen unter einen Hut bringen: Regionen, Bahnen, Politik. Wie gelingt das?

Es ist ein Zusammenspiel vieler Akteure. Wichtig ist, dass wir immer gemeinsam und vom Angebot her denken. Gute Infrastruktur allein genügt nicht. Entscheidend ist, dass der Fahrplan für die Reisenden funktioniert.



Migros-Magazin Gesamt
8031 Zürich
058/ 577 13 73
<https://corporate.migros.ch/de/magazin.html>

Medienart: Print
Medientyp: Publikumsmedien
Auflage: 1'314'143
Erscheinungsweise: wöchentlich



Seite: 37,38,40
Fläche: 44'850 mm²

Auftrag: 3007101
Themen-Nr.: 320025
Referenz:
af79baaa-2bb2-4b0a-b69b-414db9f46fdb
Ausschnitt Seite: 4/5





Christa Hostettler auf ihrem Hausberg Weissenstein



Das Schweizer ÖV-System ist in den vergangenen Jahren massiv gewachsen: neue Bahnhöfe, mehr Züge, engere Takte. Wie lange können wir uns das noch leisten?

Heute fließen drei Viertel der Mittel für die Infrastruktur in den Unterhalt und die Modernisierung des bestehenden Bahnnetzes. Das hat oberste Priorität, das ist gesetzlich klar geregelt. Und der Bedarf hierfür steigt. Wir können uns nicht alle neuen Projekte leisten, die auf dem Tisch liegen. Deshalb müssen wir Prioritäten setzen und zuerst die wichtigsten realisieren.

Deutschland kämpft mit einem maroden Bahnnetz. Wie stellen Sie sicher, dass uns das in der Schweiz nicht passiert?

Die Situation ist nicht vergleichbar. In der Schweiz ist die Bahninfrastruktur in der alleinigen Zuständigkeit des Bundes, und wir haben einen guten Überblick. Wir müssen aber fortlaufend in den Erhalt und

Christa Hostettler

arbeitete nach dem Studium als Chef-Juristin der Stadt Bern, als Anwältin und in der Geschäftsleitung der Postauto AG. Seit 2024 führt Hostettler das Bundesamt für Verkehr (BAV) mit 350 Mitarbeitenden. Sie ist für die Finanzierung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zuständig. Sie wohnt mit ihrem Partner und ihrer Tochter in Solothurn.

die Modernisierung des bestehenden Netzes investieren. Unterhalt ist vielleicht unspektakulär, aber ohne ihn nützt kein Prestigeprojekt etwas.

Ein Projekt, das realisiert werden soll, ist der Viertelstundentakt zwischen Zürich und Bern. Braucht es das wirklich?

Die Nachfrage auf dieser Achse ist sehr hoch, die Züge sind heute schon voll. Der Viertelstundentakt hat seine Berechtigung. In einem nächsten Schritt wird mit dem Brüttenertunnel das Angebot in die Ostschweiz ausgebaut. Vorwärts gehen muss es auch in der Westschweiz und auf der Achse Zürich-Luzern. In den nächsten 20 Jahren braucht es dafür Investitionen.

Die Schweiz hat eines der besten ÖV-Systeme der Welt. Gibt es Länder, die uns trotzdem etwas vormachen?

Japan beeindruckt mich immer wieder. Dort funktioniert vieles auf den Millimeter genau, die Disziplin der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen ist enorm. Gleichzeitig ist unser System anders. Wir müssen Japan nicht kopieren, aber genau hinschauen, wo wir etwas übernehmen können.

Was wird sich für die Reisenden in den nächsten 20 Jahren verändern?

Vieles wird im Hintergrund passieren: mehr Digitalisierung, mehr Automatisierung. Für die Reisenden zählt am Ende vor allem, dass die Nutzung einfacher wird, insbesondere auch bei den Tarifen und Tickets.

Was ist mit selbstfahrenden Autos: Werden sie zur Konkurrenz für die Bahn?

Ich sehe sie als Ergänzung. Die Bahn ist auf stark belasteten Achsen kaum zu schlagen. Aber in ländlichen Regionen können automatisierte Angebote Lücken schliessen. Dort, wo ein dichter Takt schlicht nicht realistisch ist.

Wenn Sie mal nicht an Züge und Fahrpläne denken – wie tanken Sie auf?

Mit Zeit mit meiner Familie, mit Kochen und Sport. Ab und zu gehe ich an ein Spiel von YB. Oder ich genieße hier auf dem Weissenstein die Aussicht. Wenn unten Nebel liegt und oben die Sonne scheint, ist das besonders schön.