Interview mit SBB-Direktionspräsident Benedikt Weibel : so stellen die Schweizer Bahnen ihre Weichen

Autor(en): **Baumann, Alice / Weibel, Benedikt**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **24 (1997)**

Heft 2

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-909745

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Interview mit SBB-Direktionspräsident Benedikt Weibel

So stellen die Schweizer Bahnen ihre Weichen

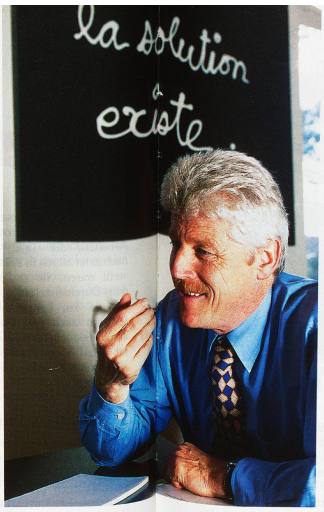
Schweizer Revue: 1997 feiern die Bahnen 150 Jahre Geschichte mit 150 Anlässen. Was versprechen Sie sich als Verkehrsmanager vom Jubiläum?
1997 wollen wir aufzeigen, was unser öffentlicher Verkehr leistet und wie dieses phantastische System zustande gekommen ist. Rückblickend werden wir gewahr, dass sich gewisse Probleme wiederholen: Die Diskussionen um die Alpenbahn verliefen früher ebenso heftig wie heute. Bei der Realisation des schweizerischen Bahnnetzes handelte es sich um einen gigantischen Schritt ins Industrie- und Kommunikationszeitalter.

Der Erfolg der Bahnen ist evident: Pro Tag transportieren sie 700 000 Passagiere. Trotzdem haben die SBB 1996 bei einem Ertrag von 3,7 Mrd. Fr. ein Defizit von 293 Mio. Fr. eingefahren. Kann sich Ihr Unternehmen diese Feierlichkeiten überhaupt leisten?
Dank intensiven Anstrengungen wird das Festbudget von rund 20 Mio. Fr. durch Sponsoren gedeckt. Und natürlich hoffen wir auch auf Mehrerträge durch die Mobilität des Festpublikums.

Jede Schweizerin, jeder Schweizer fährt im Durchschnitt 40 mal pro Jahr mit der Bahn und legt dabei 1762 km zurück. Die Schweiz belegt damit in Europa mit Abstand den ersten Rang. Die SBB behaupten sogar, weltweit das beste Bahnnetz zu unterhalten. Stimmt das?
Kein anderes Land auf dieser Erde kennt so gut abgestimmte Fahrpläne; nirgendwo sonst können Sie mit einer Fahrkarte quer durch das Land in den abgelegensten Zipfel reisen. Diese historische Erbschaft – Förderalismus sei dank – ist ein grosser Trumpf für unser Land.

Das schweizerische Bahnnetz ist gut 5000 km lang. 3000 km sind den SBB, in die restlichen teilen sich 56 Privatbahnen. Wem gehört die Zukunft?
90% des Verkehrs wickeln die SBB ab. Wobei eine Präzision wichtig ist: Privatbahnen gehören nicht Privaten, sondern Gemeinden und Kantonen. Die Konkurrenz kommt allenfalls von aussen herein, indem wir die Schienen für andere Länder öffnen.

Noch drohen Niederlande, Deutschland, Österreich und Italien, die Schweiz zu umfahren. Wird unser Land vom freien Schienenverkehr abgehängt?
Wir betrachten die Öffnung als eine Tatsache und arbeiten auf sie hin. Sollte die Schweiz von der EU isoliert werden, so ist das nicht nur eine wirtschaftliche, sondern eine politische Katastrophe. Diesen Schritt verantworten aber nicht die SBB, sondern die politischen Gremien.



(FOTOS: MICHAEL STAHL)

Sie machen den SBB Dampf: Ab Juni erhöht sich die Zahl der gefahrenen Bahnkilometer um 4000. Warum bauen Sie den Verkehr aus, während Staaten wie die USA und Kanada den Verkehr auf verlustreichen Strecken einstellen?
Dieser Ausbau hat nichts mit dem Jubiläum zu tun, er ist Teil der Realisation von Bahn 2000. Zu den Ländern in Übersee: USA und Kanada haben den Bahnverkehr dem freien Markt überlassen. Als Folge verschwand der öffentliche Personenverkehr. In Los Angeles wurde er nun wieder eingeführt, dies dank einer Verkehrssteuer von 5 Cents pro Gallone. Wenn wir das Risiko eingingen, den Transport der täglichen Pendler zu privatisieren, würde unsere Wirtschaft einen gewaltigen Einbruch erleiden.

Es ist also undenkbar, dass die 1902 gegründeten Bundesbahnen 100 Jahre später privatisiert sind?
Ja, denn ohne Subventionen gäbe es den gesamten Schienenverkehr nicht mehr.

Der moderne Mensch will komfortabel reisen. Deutschland zum Beispiel lässt Intercity-Züge fahren, deren 2. Klasse unsere 1. Klasse übertrifft. Ist diese Unterscheidung in Klassen nicht veraltet?
Nein, überhaupt nicht. Jede Fluggesellschaft kennt das Klassensystem. Zugegeben, die deutschen IC-Flagschiffe sehen prächtig aus. Unser durchschnittlicher Standard ist aber höher. Zudem transportieren wir mit den neuen Doppelstockwagen 1400 Passagiere in einem Zug, Deutschland nur etwas mehr als die Hälfte. Dies verteuert den einzelnen Sitz.

Gut die Hälfte ihrer staatlichen Subventionen, nämlich 1,5 bis 2 Mrd. Fr., verfährt die Bahn in den Randregionen. Wie lange will sie sich die flächendeckende Bedienung der Schweiz noch leisten?
Über das Netz entscheiden die Kantone, nicht die SBB. Wie erste Versuche gezeigt haben, heisst die Frage nicht: Bahn oder Bus? Beides kostet in vielen Fällen etwa gleich viel. Unser Sparmotto heisst: Die bestehende Infrastruktur effizienter bewirtschaften.

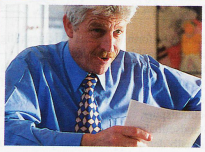
Mit welchen Mitteln versuchen Sie die Attraktivität der SBB zu erhalten?
Mit einem Halbstundentakt von Genf bis St. Gallen, dazu neuen Zügen auf den Hauptachsen, alles nach dem Motto «häufiger, rascher, direkter».

Jahrzehntelang war die Bahn die Verkörperung der Pünktlichkeit. Dann begann die Kundschaft über notorische Verspätungen zu klagen. Ist es nicht «höchste Eisenbahn» zu handeln, bevor noch mehr Gäste aufs Auto umsteigen?
Die Pünktlichkeit ist ein Dauerproblem. Unser Netz ist so stark ausgelastet, dass wir uns immer einer Grenze entlang bewegen. Die kleinste Verzögerung kann sich zu einer massiven Verspätung aufschaukeln. Ende letzten Jahres hatten wir grosse Schwierigkeiten. Zurzeit läuft es aber wieder gut.

Kleine Bahnhöfe werden geschlossen, telefonische Auskünfte sind kostenpflichtig, Automaten ersetzen Kondukteure, anstelle des lokalen Bahnschalters verkauft eine Zentrale Billette – können Sie ruhig zusehen, wie die Bahn ihre Seele verliert?
Wer über den Rückgang persönlicher Kontakte klagt, kommt mir vor wie ein Bergsteiger, der in Grossvaters Schuhen losmarschiert. Tatsache ist doch, dass wir uns in der Neuzeit bewegen, wie die täglich bis zu 30 000 Anfragen auf Internet beweisen.

Lohnsenkungen und Umstrukturierungen sind auch bei den SBB an der Tagesordnung; bis 2002 werden Sie im Laufe von 10 Jahren 9000 Stellen abgebaut haben: Was tun Sie zum Wohl Ihres Personals?
Unser Betrieb ist wohl weltweit der einzige, der seinen Angestellten vertraglich einen Arbeitsplatz garantiert. Wir haben noch nie jemanden entlassen, nur umgeteilt.

Die SBB und die Lötschbergbahn wollen die rollende Landstrasse verbessern. Ab 2000 sollen mehrere 100 000 schwere Lastwagen durch die Alpen befördert werden. Wie könnten die Bahnen diesen Ansturm überhaupt bewältigen?
Mit einem Taktfahrplan von sogenannten Shuttle-Zügen, mit doppelter Zugslänge, gutem Rollmaterial, professionellen Terminals im In- und Ausland und der Umleitung gewisser Personenzüge.



Benedikt Weibel (50) doktorierte in Betriebswirtschaft. 1978 wurde er Sekretär des Präsidenten der SBB-Generaldirektion. Danach stieg er über die Direktion Marketing Personenverkehr ins oberste Management auf. Seit sieben Jahren ist er Generaldirektor der SBB, seit vier Jahren deren Präsident. Weibel ist Mitglied der Sozialdemokratischen Partei.

Und wie werden die Neuen Alpentransversalen finanziert?
Es handelt sich um ein gigantisches Subventionsgeschäft: Nötig sind 25% Verschuldung, eine Benzinzollsteuer von 3–5 Rappen pro Liter und eine Alpentransitabgabe für den Schwerverkehr. Gespannt erwarten wir die Entscheide der Eidgenössischen Räte.

Interview: Alice Baumann

INSERAT

ADAGIO
UND
ALLEGRA

Mehr über das breite Spektrum unserer Schule in intakter Umwelt und das menschliche Klima erfahren Sie aus unserem Porträt. Oder von Dr. Walo Tödtli.

HOCHALPINES
INSTITUT
ÖTALPIN
FTAN
ENGADIN

Hochalpines Institut Ftan
7551 Ftan
Telefon 081·864 02 22
Telefax 081·864 91 92

Gymnasium,
Handelsmittelschule mit Berufsmatura,
Diplommittelschule DMS, Sekundarschule.
Deutsch als Fremdsprache.

Exklusiv: Sportklasse.