

Zeitschrift:	Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber:	Auslandschweizer-Organisation
Band:	24 (1997)
Heft:	2
Artikel:	Interview mit SBB-Direktionspräsident Benedikt Weibel : so stellen die Schweizer Bahnen ihre Weichen
Autor:	Baumann, Alice / Weibel, Benedikt
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-909745

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 – Föderalismus 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.

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 eingehen, 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-Flaggschiffe 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 Randregio-

nen. 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 Sparmotiv 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».

Jahrzehntlang war die Bahn die Verkörperung der Pünktlichkeit. Dann begann die Kundschaft über notorisches 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 Bahnhofsverkäufers 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 umgekehrt.

Die SBB und die Lötschbergbahn wollen die rollende Landstrasse verbessern. Ab 2000 sollen mehrere 100 000 schwere Lastwagen durch die Alpen befördert werden. Wie können die Bahnen diesen Ansturm überhaupt bewältigen? Mit einem Taktfahrplan von sogenannten Shuttle-Zügen, mit doppelter Zugs-



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.

länge, gutem Rollmaterial, professionellen Terminals im In- und Ausland und der Umleitung gewisser Personenzüge.

Und wie werden die Neuen Alpentransversalen finanziert?

Es handelt sich um ein gigantisches Subventionsgeschäft: Nötig sind 25% Verschuldung, eine Benzinolzzollsteuer von 3-5 Rappen pro Liter und eine Alpentransitabgabe für den Schwerverkehr. Gespannt erwarten wir die Entscheide der Eidgenössischen Räte.

Interview: Alice Baumann

