

«Das Unglück in Rastatt ist ein Weckruf»

Gute Halbjahreszahlen freuen SBB-Chef Andreas Meyer – im internationalen Bahnverkehr sieht er Handlungsbedarf

Von Markus Wüest und Beni Gafner, Bern

BaZ: Andreas Meyer, die SBB weisen – gerade auch im internationalen Güterverkehr – sehr gute Halbjahreszahlen aus. Gerade diese Zahlen dürfte aber das Ereignis in Rastatt zunichte machen, oder?

Andreas Meyer: Ja, wir haben tatsächlich Freude an der höheren Pünktlichkeit, der besseren Zufriedenheit der Kunden, dazu stimmen die finanziellen Ergebnisse insgesamt. Die Anstrengungen aller Mitarbeitenden auf allen Ebenen lohnen sich. Für das erste Halbjahr spielt Rastatt tatsächlich noch keine Rolle. Aber das ist eine wirkliche Krise für unseren Güterverkehr. Der Streckenunterbruch in Deutschland wird sich im zweiten Halbjahr selbstverständlich niederschlagen.

Wer kommt für die Verluste auf?

Für unseren Schaden sind wir grösstenteils versichert. Es ist auch die Frage, was wir daraus lernen. Im Krisenmanagement haben die SBB auf Ebene CEO in den Bereichen Infrastruktur, Cargo und auch Personenverkehr die Grundlagen für eine adäquate Lagebeurteilung gelegt. Für die regelmässigen Krisensitzungen liefern wir jeweils die Unterlagen; wir schaffen Transparenz und es waren auch die SBB, die Alternativrouten und Mittel aufgezeigt haben, damit Güter überhaupt weiterhin transportiert werden können.

Wo liegen die Hauptprobleme bei der Ausnutzung von Kapazitäten?

Primär daran, dass sowohl Deutschland als auch Frankreich nicht genügend Lokomotivführer haben und diese nicht flexibel eingesetzt werden können. Auch hier haben wir von den SBB Lösungsvorschläge gemacht. Nach wenigen Tagen konnten wir die ersten Schweizer Lokführer stellen, die einsprangen.

Stimmt es, dass die Nord-Süd-Strecke auf französischer Seite nicht voll genutzt wird, weil die SNCF nur französischsprachige Lokführer zulassen?

Ja. Allerdings gelten länderspezifische Restriktionen in jedem Korridor. Es stimmt, in Frankreich muss man Französisch sprechen, in Deutschland halt Deutsch. Die Restriktionen sind teils durch die Bahnen hausgemacht, teils durch die Gewerkschaften bestimmt. Aus Sicherheitsgründen müssen die Lokomotivführer auf den Fahrzeugen ausgebildet sein und Streckenkenntnisse haben, sonst dürfen sie gar nicht erst losfahren.

Was können denn die Bahnen lernen, um künftige Krisen besser bewältigen zu können?

Das Unglück bei Rastatt ist ein Weckruf. Es zeigt den enormen Handlungsbedarf, den wir haben, damit Lokführer künftig flexibel eingesetzt werden können. Sprache, Kenntnisse spezieller Landesregeln, Kenntnisse von Strecken und Rollmaterial – da müssen Hundert Vorgaben erfüllt sein. Das ist nicht vergleichbar mit einem Lastwagenchauffeur, der einfach in seinen Truck sitzen und losfahren kann, sobald er die Bewilligung hat. – Aber lassen sie uns jetzt zuerst einmal die Krise richtig bewältigen. Die Lehren gilt es danach umfassend zu ziehen, auch wenn wir uns im Hintergrund bereits intensiv damit auseinandersetzen.

«Rastatt löste eine Krise im Güterverkehr aus, wie sie bisher noch nie da war.»

Wer ist an den Krisensitzungen dabei?

Zuerst sassen die Infrastrukturunternehmen von DB, SNCF und SBB zusammen. Dann auch die Cargounternehmen. Doch das reichte nicht. Ich habe dann regelmässige Krisengespräche unter den Bahnchefs Deutschlands, Frankreichs, Österreichs und der Schweiz vorgeschlagen. Die finden seither alle drei, vier Tage statt. Wir treffen dabei beispielsweise Entscheidungen, wo der Regionalverkehr ausgedünnt



Hat eine tolle Idee. Andreas Meyer lässt prüfen, ob am Bahnhof SBB ein neues Café möglich wäre. Foto Kostas Maros

oder auf Busse verlagert werden kann, um Kapazitäten für den Güterverkehr freizugeben.

Könnte mehr internationale Kooperation künftige Krisen wie Rastatt mildern?

Ich glaube, wir müssen die Lösungen auf operativer Ebene unter den verschiedenen Bahnbetreibern finden und durchsetzen.

In welchem Klima fanden die ersten Krisengespräche statt?

Sie können davon ausgehen, dass da nicht mit Wattebüschchen geworfen wurde. Wir haben es mit einer Krise im Güterverkehr zu tun, wie sie bisher noch nie da war.

Hatten Sie Unterstützung auf politischer Ebene? Hat Bundesrätin Doris Leuthard in Deutschland interveniert?

In einer solchen Krise geht es darum, die Probleme auf operativer Ebene zu lösen. Zusätzlicher politischer Druck war dazu nicht nötig. Natürlich ist es ein ständiges Bemühen auf allen Ebenen, dass die Anliegen der Schweiz bei unseren Nachbarn auf der Prioritätenliste nach oben rücken. Wobei ich sagen darf, dass der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn (DB), Richard Lutz, alle Hebel in Bewegung gesetzt hat, um der Krise Herr zu werden. Ein Resultat sehen wir bereits: Statt erst am 7. Oktober kann die Strecke bei Rastatt bereits ab 2. Oktober wieder befahren werden.

Was bedeutet denn das Ereignis in Rastatt bezüglich den Zufahrten zur Neat? Da sind die Italiener und die Deutschen ohnehin in Verzug – und jetzt dauert das auf deutscher Seite nochmals viele weitere Jahre mehr?

Wenn ich mir die Diskussion zwischen den Bahnchefs von Deutsch-

land, Frankreich, Österreich und der Schweiz von vergangenem Montag in Erinnerung rufe, mache ich mir eher Sorgen um die anderen Ausbauschritte, mit denen noch nicht einmal begonnen wurde. Ohne diese wird es aber nicht möglich sein, 750 Meter lange Güterzüge auf dieser Nord-Süd-Achse zu fahren. Diesbezüglich hat uns die DB aber versprochen, noch einmal über die Bücher zu gehen. Mir sind die Worte von Bundeskanzlerin Angela Merkel bei der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels noch gut in Erinnerung: «Die Schweiz ist das Herz des europäischen Bahnnetzes und ich verspreche, dass die Aorta auch hergerichtet wird.»

Vom Güterverkehr jetzt der Blick auf den Personenverkehr: Sie weisen im Halbjahresbericht sehr gute Zahlen aus. Sind diese auch schon eine Folge der Inbetriebnahme des Basistunnels?

Ja, denn wir haben über 30 Prozent mehr Kunden auf dieser Achse. Und ich glaube auch die weitere Zunahme bei den Generalabonnements und den Halbtax-Abonnements ist darauf zurückzuführen. Wir stellen schweizweit eine höhere Frequenz im Ausflugsverkehr an Wochenenden fest. Es ist mit dem neuen Tunnel viel, viel einfacher geworden, einen Ein-Tages-Ausflug ins Tessin zu machen.

Und wie ernst nehmen Sie in diesem Zusammenhang die Ambitionen der BLS, Ihnen einige lukrative Strecken abzuluchsen?

Was mich ein bisschen erstaunt: dass es jetzt von allen Seiten plötzlich heisst: BLS und SBB sollen sich doch einigen. Und das, nachdem man zu Wettbewerb angestachelt hat, ruft

man urplötzlich zu einer Einigung auf. Stellen Sie sich das in einem Bereich vor, beispielsweise bei einer Bauvergabe: Zuerst machen Sie einen Wettbewerb und dann heisst es: Bauen Sie doch gemeinsam. Das sind sehr widersprüchliche Spielregeln in meinen Augen. Wir haben letzte Woche auf jeden Fall unser Angebot für die Fernverkehrskonzession eingereicht. Die BLS ebenfalls. Das kann man jetzt ganz sachlich prüfen.

Und da sind Sie zuversichtlich?

Ich finde, die Diskussion sollte versachlicht werden. Was bringt es dem Kunden? Was bedeutet es für die Kos-

ten des gesamten öffentlichen Verkehrs? Wie gut sind die Angebote realisierbar? Darauf wird es ankommen und ja, da bin ich sehr zuversichtlich, dass unser Angebot in sämtlichen Kriterien gute Noten erhalten wird.

Ist es denn möglich, plötzlich eine Strecke für die Hälfte des bisherigen Preises anzubieten?

Nein. Insofern ist das Ganze auch ein Scheinwettbewerb. Wo soll es denn die grossen Unterschiede geben? Beim Rollmaterial? Bei den Anschlüssen? Das Ganze steht doch innerhalb eines komplexen Systems. Vielleicht beim Verpflegungsangebot. Da hat die BLS ein paar Ideen in den Raum gestellt. Aber wir bauen uns Speisewagen-Angebot derzeit auch aus, auf über 150 Wagen. Und wo es Kunden wollen, machen wir Service am Platz.

«Wir stellen schweizweit eine höhere Frequenz im Ausflugsverkehr an Wochenenden fest.»

Wäre denn eine Neuaufteilung der Strecken einfach umsetzbar?

Nein. Wenn man anfängt, so ein kleines Netz, wie wir es in der Schweiz haben, auseinanderzunehmen, zerstört man Synergien. Wir sind so gut unterwegs als SBB, weil wir Dinge wie Dienst-Umlaufpläne, Einsatzpläne des Rollmaterials und so weiter perfektioniert haben. Nicht zuletzt stellt sich die politische Frage: Will man wirklich anfangen, das Netz auseinanderzunehmen, das die ganze Schweiz verbindet – Schweizerische Bundesbahnen! – und in dem es einen Drittel der Strecken hat, der Gewinn generiert und zwei Drittel, die Verlust machen.

Eine letzte Frage, eine aus Basler Warte: Die grosse Halle im Bahnhof SBB sieht derzeit schrecklich aus. Sie ist grausam vollgestellt.

Ich bin leider momentan sehr oft in Basel, weil es meinem Vater nicht so gut geht. Und ich nutze die Läden in der Haupthalle sehr gerne, um schnell meiner Mutter eine Sonnenblume zu kaufen oder meinem Vater eine Crèmeschnitte ... Das Angebot wird rege genutzt und ich finde, man hat es recht elegant gelöst. Was mich nicht befriedigt, ist die enorm lange Bauzeit bis 2021. Wir prüfen nun, ob sich die verkürzen lässt. Aber da stehen grosse Auflagen des Denkmalschutzes dagegen.

Aber die Halle wird wieder von all dem Krimskrams geleert?

Ja. Nach Ende des Umbaus des Westflügels. Und ich habe noch eine Idee zur Prüfung gegeben. Wir sind am überlegen, ob man oben zwischen den beiden Türmen, die man vom Bahnhofplatz aus sieht, nicht die Terrasse dort bewirtschaften könnte. Da würde sich anbieten, eine Bar oder ein Café zu machen. Wir sind in Gesprächen mit den zuständigen Basler Behörden.

SBB mit einem sehr guten Halbjahresergebnis

Bern. Die SBB sind im ersten Halbjahr 2017 gut unterwegs gewesen. Der Halbjahresgewinn verdoppelte sich auf 152 Millionen Franken. Zurückzuführen ist das auf den Personenverkehr und die Infrastruktur. Die Gütersparte SBB Cargo allerdings schrieb 25 Millionen Minus in der Vorjahresperiode. Vor allem der Import- und Exportverkehr ging stark zurück, aber auch der Wagenladungsverkehr darbt. Der internationale Güterverkehr – SBB Cargo International – dagegen erzielte einen Rekordumsatz und ein positives Halbjahresergebnis, wie die SBB mitteilten. Die SBB wollen die Produktivität im Güterverkehr weiter steigern mit Automatisierung und strukturellen Anpassungen. Die Deindustrialisierung mache das Marktumfeld schwierig und setze sich fort, begründete sie die Notwendigkeit. Als wesentlichen Treiber für

den Gewinn bezeichnete die Bahn das Effizienzprogramm Rail Fit 20/30. Der operative Aufwand konnte so um 0,5 Prozent gedrosselt werden. Die Anzahl der Mitarbeiter sank innert Jahresfrist um 242 auf 32 875. Die Tarifierhöhung ab dem Fahrplanwechsel zeigte ebenfalls Wirkung. Im Personenverkehr verdoppelte sich der Gewinn auf 59,8 Millionen Franken. Im Vorjahresvergleich stieg die Anzahl der Passagiere um 1,3 Prozent und beläuft sich auf 1,25 Millionen pro Tag. Die Pünktlichkeit der SBB verbesserte sich trotz vieler Baustellen in der Westschweiz um 2,1 Prozentpunkte auf 89,8 Prozent. 96,9 Prozent der Reisenden erreichten ihren Anschluss, 0,6 Prozentpunkte mehr als im Vorjahressemester. Zufrieden mit den Zügen waren knapp drei Viertel der Kunden, bei den Bahnhöfen war die Zufriedenheit leicht höher. SDA