

Was tun mit der Deutschen Bahn?

Interview von Klaus Gietinger mit Benedikt Weibel, Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) von 1993 - 2006, am 14. Januar 2024.

Herr Weibel, was würden Sie tun, wenn Sie Chef der Deutschen Bahn AG wären?

Mit diesen hypothetischen Fragen habe ich eine Riesenmühe. Ja, ich hätte diese Frage gerne beantwortet – vor 15 Jahren – aber heute bringt es nicht mehr viel. Aber ich würde es natürlich mit dem Überblick, den ich ohnehin schon habe, wahrscheinlich vertiefen, und ich würde sehr sehr sehr viele Gespräche führen mit Leuten von der Bahn.

Sie haben kürzlich Punkte für eine bessere Bahn postuliert. Der erste Punkt war: Sicher, pünktlich, sauber. Wie erreicht man das?

Das ist eine Frage der Kultur, und das heißt einfach: man muss einen effizienten Lernprozess aufgesetzt haben, der funktioniert natürlich mit einigen wenigen Kennzahlen, man muss die Entwicklung täglich verfolgen, man darf nie aufhören. Wenn man spürt, dass eine Entwicklung problematisch ist, muss man Projekte aufsetzen. Also dieser Lernprozess, der muss systematisiert sein, und der darf nie nie aufhören.

In Deutschland machen nur wenige Großstadtbahnhöfe etwas her. Müssten die kleineren Bahnhöfe im Land nicht auch saniert und mit Personal besetzt werden?

Natürlich – im Übrigen finde ich, nicht einmal die Großbahnhöfe geben viel her. Also ich war kürzlich in Ulm oder auch in Frankfurt, das ist eigentlich Tristesse, und sie sind schlecht genutzt. Ich glaube, auch das kommerzielle Geschäft ist eben nicht gut. Ich habe heute erwähnt, dass der Immobilienumsatz der SBB größer ist als der des Güterverkehrs, das wurde sträflich vernachlässigt. Ich kenne die Bahnhöfe relativ gut, weil ich da schon oft mit dem Fahrrad umsteigen musste von einem Zug auf den anderen, es gibt ja nirgends eine Rampe. In der Schweiz haben sie heute praktisch in jedem Bahnhof Rampen, was es natürlich auch für die Reisenden mit Rollkoffern und so weiter sehr einfach macht. Wenn Sie einen Lift finden, dann hat der mit fünfzigprozentiger Sicherheit eine Panne, also da ist der Nachholbedarf eigentlich fast überall enorm groß, mit Ausnahme natürlich Berlin, das ist etwas anderes, das wurde neu gebaut.

In Lindau Reutin wurde ein neuer „Bahnhof“ angelegt ohne Bahnhofsgebäude. Oft gibt es in Deutschland gar keine Gebäude mehr, sie wurden verkauft oder sie verfallen.

Wir haben Bahnhöfe, da gibt es keine Schalter mehr, aber der Bahnhof hat z.B. ein kleines Café mit einem Lebensmittelladen, und der Bahnhof ist dadurch belebt, es funktioniert und es macht einen anständigen Eindruck. Also wir haben natürlich auch vom Denkmalschutz her die Verpflichtung, diese Liegenschaften, die vorhanden sind, zu pflegen, die kann man nicht einfach verfallen lassen. Ich muss auch sagen es gibt großartige Beispiele: ich liebe den Bahnhof Basel, weil da alt mit neu wunderbar kombiniert wurde mit einer Passarelle [= Ladenpassage], und das macht heute einfach einen enorm guten Eindruck. Oder Zürich, ungefähr aus dem Jahr 1870, ein großartiger Bahnhof!

Aber Sie haben doch in der Schweiz auch kleinere Bahnhöfe?

Auch in ganz kleinen Städten – ja ich war kürzlich in Altstätten im Rheintal, morgens früh um 6 Uhr habe ich dort schon einen Kaffee gekriegt, es war wirklich angenehm. Nein, es stimmt, wir haben dieses Programm ziemlich lückenlos durchgezogen. Und gerade für diese Geschäfte war das auch an S-Bahn-Stationen kommerziell extrem interessant: bei den heutigen Arbeitsbedingungen – beide Partner arbeiten – noch für einen kurzen Einkauf am Abend. Das ist übrigens auch bei den Detailhändlern enorm beliebt, die machen dort die größten Quadratmeterumsätze, auch auf kleineren S-Bahnhöfen.

In Deutschland gibt es Hochgeschwindigkeitsstrecken mit teils 300km/h. Ist das in Deutschland überhaupt sinnvoll?

In Deutschland ist es absolut nicht sinnvoll. Deutschland ist kein Hochgeschwindigkeitsland, weil sich die ganze Demografie dafür nicht eignet, das System ist viel zu komplex. Da sind ja im Bereich Rhein-Ruhr unzählige Großstädte in engem Raum aufeinander, da macht das überhaupt keinen Sinn, weil Hochgeschwindigkeitstrassen unglaublich teuer sind, und man kann sie nur für eine Zugkategorie nutzen. Das kann man nur machen in Ländern wie Japan, wo alle drei Minuten ein Hochgeschwindigkeitszug mit über 1000 Leuten abfährt auf der Strecke zwischen Tokio, mit über 30 Millionen Leuten, und Osaka mit 15 Millionen, und in Nagoya sind es auch über 10 Millionen. Das kann man gar nicht vergleichen mit unseren Verhältnissen.

Stimmt es, in der Schweiz gibt es die Bahn-Höchstgeschwindigkeit 200 km/h?

200, man könnte 230, was in der Regel gar keinen Sinn macht. Wissen Sie, man könnte 230 km/h fahren im Gotthardtunnel, aber da ist die zusätzliche Energie so unglaublich hoch. Das habe ich bei der Westbahn gelernt: im Wiener Tunnel kann man 200 fahren, das hat uns – der Tunnel ist ja nicht sehr lang – die Energiekosten im Gesamtbereich um mehr als 20% erhöht. Wir haben gesehen, wir können es mit 180 machen, wir haben den Fahrplan einhalten können, und fahren 180.

Wichtig ist doch die Netzgeschwindigkeit und nicht die Höchstgeschwindigkeit?

Entscheidend sind natürlich die die Fahrzeitvergleiche, die wir haben, und da muss ich auch mit dem Auto vergleichen. Und wenn ich sehe – natürlich dauert es lang von Genf bis nach Zürich – aber wenn ich das am Morgen in Google Maps eingebe, da geht's auf der Autobahn noch wesentlich länger als mit der Bahn, also habe ich kein Problem.

Würde 200 km/h oder 230 km/h in Deutschland auch reichen?

Ich würde einfach sagen, die hohe Geschwindigkeit macht keinen Sinn. 200 ist okay, und 200 hat viel Potenzial gerade im Osten. Ich habe das übrigens als UIC-Präsident (Internationaler Eisenbahnverband: ein internationaler Verband von Eisenbahnunternehmen) von meinem Vizepräsident – dem indischen Verkehrsminister – gelernt: Indien kann sich Hochgeschwindigkeit nie leisten, für Indien ist 200 km/h der Maßstab. Und ich meine, Indien hat andere Distanzen, andere Metropolen, und ich finde das sehr vernünftig.

Sie schrieben vor kurzem, man solle nur die Bahninvestitionen tätigen, die rasch zu verwirklichen sind. Da müsste man ja alle Hochgeschwindigkeitsprojekte in Deutschland stoppen?

Ja gut, die geplanten Ausbau-Vorhaben sollte man sehr sehr kritisch überprüfen und einfach eine knallharte Kosten-Nutzen-Rechnung machen. Ich sehe das jetzt auch in der Schweiz, da wird völlig sinnlos Geld verbuttert, und ich muss sagen, diese Branche hat das Verhältnis zum Geld irgendwie verloren, da ist die Einheit ja praktisch eine Milliarde. Diese Großprojekte gehen viel zu lange, sie bringen nichts für das Zieljahr 2050, und für mich steht im Vordergrund dieses Zieljahr CO2-neutral. Wir wissen alle, dass da auf die Mobilität eine Riesenaufgabe zukommt, und da können wir einfach nicht warten. Da bringen Investitionen, die nach 2050 überhaupt erst in Betrieb genommen werden können, überhaupt nichts.

Doch nochmal kurz Stuttgart 21. Was halten Sie davon?

Ich muss sagen, das ist für mich der Aberwitz dieses Projektes, dass man am Schluss vom ganzen süddeutschen Raum – von der Schweiz übrigens auch noch – nicht mehr nach Stuttgart reinkommt. Ich erinnere mich noch an die Pendolino-Züge von Stuttgart bis Mailand, das waren noch die goldenen Zeiten. Ich muss sagen, dass man da Milliarden verbaut, Milliarden und

Abermilliarden, und am Schluss ist das Angebot so schlecht für eine ganze Region. Ich finde gar keine Worte für diesen Zustand!

Von der Schweiz aus kommt man dann nicht mehr nach **Stuttgart?**

Ich würde jetzt zuerst einmal für Rottweil und all diese Kommunen sprechen und sagen: jetzt kommt auf die Füße – das braucht nicht unbedingt mit Traktoren zu sein – aber dass man diese Kommunen abhängt, nach all den Jahren, ich meine auch von der Laufzeit her – 1990 wurde dieses Projekt lanciert und wird jetzt vielleicht 2025 in Betrieb genommen, woran ich übrigens noch starke Zweifel habe – aber dass man am Schluss das Angebot für eine ganze Region massiv verschlechtert, also das kann doch einfach nicht sein!

In Deutschland sind **nur 60 Prozent der Strecken elektrifiziert. Was sagen Sie als Schweizer dazu?**

Auch das finde ich eigentlich unglaublich! Das heißt einfach, das ist ein kollektives Versagen sämtlicher Organe des Staates, des Rechnungshofes, aller, die dieses Netz derart vernachlässigt haben, auch die Modernisierung. 60 Prozent Elektrifizierung, das ist eigentlich absolut unglaublich!

Was halten Sie von den geplanten **monatelangen Sperrungen der Hauptstrecken in Deutschland zwecks „Generalsanierung“?**

Ich kann mir es nicht vorstellen! Ich muss auch sagen, rein empirisch hat es noch nie eine Bahn vergleichbar je so gemacht. Wir sanieren unseren Hauensteintunnel jetzt zum zweiten Mal auf zwei Spuren, durch den der ganze Transitverkehr, Güter- und Personenverkehr, geht. Der wird im Betrieb saniert und das geht! Wir wissen von der Sperrung bei Rastatt, dort war es wegen einer Havarie. 51 Tage war das außer Betrieb, das hat volkswirtschaftliche Kosten von zwei Milliarden verursacht. Ich meine, es gibt etwas sehr Positives in Deutschland, dass jedes Mal – und ich bin im letzten Jahr sehr viel Bahn gefahren in Deutschland – die Züge ja alle voll sind, das ist ja das Positive, und wenn ich mir vorstelle, was die alle machen – ich kann mir es nicht vorstellen! Ich kann die Idee wirklich nicht begreifen!

Die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken in Deutschland bestehen **größtenteils nur noch aus Tunnels?**

Es ist unglaublich teuer, wenn sie nur noch Viadukte haben und Tunnels, und wenn es dann noch eine Hochgeschwindigkeitslinie ist, auf der kein Regionalverkehr, kein Güterverkehr fährt, dann ist es einfach auch ökonomisch gesehen ein Unsinn – ich muss es einfach sagen.

Was halten Sie von der in Deutschland versuchten **Trennung von Netz und Betrieb?**

Da bin ich absolut dagegen, das ist mein einziges Dogma, das ich je hatte. Weil da zerstört man das System, und der Prime User, der hauptsächliche Benutzer der Bahn muss sowohl über den Verkehr als auch über den Betrieb die Oberhoheit haben. Wenn man das auseinandertrennt und jeder Bereich optimiert sich selber, dann geht das zu Lasten des Gesamtsystems, und ich muss Ihnen sagen, ich weiß, wovon ich rede. Ich war nicht nur Chef einer Staatsbahn, ich war 12 Jahre lang Aufsichtsratsvorsitzender der Westbahn, die fährt auf den Gleisen der ÖBB, und wir haben die Macht der ÖBB spüren gelernt. Und trotzdem bin ich der Meinung, es ist richtig, dass die ÖBB die Infrastruktur in ihren Händen hält, anders geht es einfach nicht.

Die DB verlangt aber für das Netz **sehr hohe Trassenpreise. Ist das nicht ein Nachteil?**

Was ich nicht begreife ist, dass die Bahn – die Staatsbahn – die Trassenpreise festlegt, in Österreich übrigens auch. Das ist eigentlich wirklich unbegreiflich, weil in der Schweiz ist das eine Verordnung der Regierung, und sie hat einen Regulator, der dafür sorgt, dass die

Trassenzuteilung diskriminierungsfrei ist, und dann haben sie das System, auch den Wettbewerb im Griff. Aber dass diese Bande die Infrastruktur benutzt, autonom die Trassenpreise festlegt, halte ich wirklich für eine Maßnahme, die untolerierbar sein müsste!

Die DB tritt seit der Bahnreform 1994 als Global Player auf. Sollte sie sich nicht lieber auf das Bahnfahren in Deutschland konzentrieren?

Diese Global-Player-Attitude ist natürlich Teil des Problems, das ist klar. Wenn Sie im Management den Kopf im weltweiten Logistikmarkt haben, dann vergessen Sie natürlich den Kunden in Mainz, also da bin ich ganz klar, das hat zum Teil dazu beigetragen, dass die Kultur der Eisenbahner da schwer beschädigt worden ist.

Es müsste also ein Eisenbahner oder eine Eisenbahnerin an die Spitze der Deutschen Bahn?

Es müsste jemand mit Sachverstand sein, der das System kennt, davon bin ich absolut überzeugt. Und Fakt ist – ich habe viele Bahnchefs gekannt, auch gut gemocht, muss ich ehrlich sagen – aber keiner kam vom Bahnsektor her. Das wäre doch in keiner anderen Branche möglich – können Sie sich vorstellen, dass sie einen Branchenfremden an die Spitze eines Automobilkonzerns in Deutschland stellen würden? Undenkbar! Aber bei der Bahn macht man das bedenkenlos. Obschon ich sagen will, die Produktion ist komplexer als bei Volkswagen.

Warum setzt die Ampel-Regierung da kein Signal?

Die Regierung hat natürlich mit der unabhängigen Geschäftsführung auch mental die Verantwortung weggelegt und hat bedenkenlos aber immer Milliarden reingebuttert ins System. Und das geht einfach nicht.

Haben Sie nicht gesagt, den integralen Taktverkehr der Schweiz, den könnte man nicht auf Deutschland übertragen?

Habe ich nicht gesagt!

Was dann?

Dass die Züge sich in den Knoten kreuzen und dann der Halbstundentakt, das hat sehr viel gebracht: nämlich häufige rasche direkte Anschlüsse. Und ich habe mich gewundert, warum diese Idee, die aus Mitte der 80er Jahre stammt, von Deutschland nie nur im Ansatz überhaupt diskutiert worden ist, darüber habe ich mich gewundert.

Also das geht in Deutschland?

Ich habe diese Grundidee: was mache ich mit diesem Netz, das heute so vorhanden ist? Wie optimiere ich in diesem Gesamtsystem die Reisezeit? Das Total an Reisezeit. Und dann definiere ich die dafür notwendigen, hoffentlich möglichst geringen Investitionen. Diese Diskussion hat meines Wissens gar nie stattgefunden. Und einfach jetzt den Stundentakt zu machen – weil ein Stundentakt, der schlecht gelegt ist, enorme Nachteile hat. Wenn Sie einen 55-Minuten-Anschluss haben, dann reproduzieren sie den jede Stunde.

Also ein Halbstundentakt, braucht man dazu Hochgeschwindigkeit?

Nein, also sicher braucht man nicht Hochgeschwindigkeit dafür. Man muss zwischen der Knoten eine Fahrzeit haben von etwas unter einer halben Stunde oder ein Vielfaches davon, und das muss man halt optimieren. Punkt!