

# SBB-Management: Kaum aus Fehlern gelernt

*Bahnkunden müssen sich gedulden. Neue Züge gibt es frühestens in zwei Jahren. Benedikt Weibel, ehemaliger SBB-Chef, und weitere Experten kritisieren die Bundesbahnen.*

**E**igentlich sollten seit Dezember zwischen St. Gallen und Genf die ersten neuen SBB-Doppelstockzüge verkehren. Vor vier Jahren hatten die SBB 59 neue Zugkompositionen bestellt. Nun zeigt sich: Bei der Konstruktion der 436 Waggon kommt es zu massiven Verzögerungen. Hersteller Bombardier und die SBB schieben sich gegenseitig die Schuld dafür zu.

Die neuen Züge sollen dank spezieller Neigetechnechnik schneller fahren können. Doch die neue Technik ist kaum erprobt. Sie stellt deshalb ein Betriebsrisiko dar. Die Ingenieure, die dieses Risiko beurteilen könnten, hätten bei den SBB immer weniger zu sagen, kritisiert Bahnexperte Hans Wägli: «Bei den SBB gibt es eine massive Entmachtung des Fachwissens. Die Rollmaterialbestellungen werden nicht mehr von Ingenieuren mit Fahrdienstpraxis verantwortet, sondern von Wirtschaftswissenschaftlern und Juristen.»

Wägli ist Autor des Werks «Schienennetz Schweiz» und

arbeitete 40 Jahre lang bei den SBB. Für die Ausschreibung von Rollmaterial brauche es Fachwissen, so Wägli. Sonst seien nachträgliche Änderungen mit Mehrkosten und Verspätungen programmiert. Laut dem Hersteller Bombardier verzögerten tatsächlich viele Änderungswünsche der SBB die Fertigung der neuen Kompositionen. Die SBB verneinen dies.

Wie heikel Rollmaterialbeschaffungen sind, weiss auch der ehemalige SBB-Generaldirektor Benedikt Weibel: «Ich bin heute der Meinung, dass wir in der Rollmaterialpolitik die grössten Fehler gemacht haben.» Weibel war zwischen 1993 und

**«Ich bin heute der Meinung, dass wir in der Rollmaterialpolitik die grössten Fehler gemacht haben»**

*Benedikt Weibel, ehemaliger SBB-Generaldirektor*

2006 SBB-Chef. Er hat unter anderem die zweite Generation der Zürcher S-Bahnzüge von Siemens beschafft oder den Cisalpino-Nachfolger, den Neigezug ETR610. «Aus heutiger Sicht würde ich mehr auf Robustheit und möglichst grosse Serien set-

zen», sagt Weibel. Indirekt kritisiert er auch die neue Neigetechnechnik der bestellten Doppelstockzüge: Man müsse auf erprobte Komponenten setzen. «Und heute ist klar: die Neigetechnechnik, die in den Neunzigerjahren propagiert wurde, wird weltweit nur sehr punktuell eingesetzt.» Die SBB sagen dazu nur, man setze alles daran, ein «verlässliches» und «komfortables Angebot» sicherzustellen.

Selbstkritisch vermerkt Weibel, es sei ein Fehler gewesen, dass er nur 61 S-Bahnzüge bei Siemens bestellt habe. Denn je mehr gleiche Kompositionen verkehren, desto günstiger ist der Unterhalt.

«Die einzige Bahn in Europa, die das Konzept der grossen Serien und der Priorität der Robustheit konsequent angewendet hat, ist die französische SNCF im TGV-Verkehr», sagt Weibel.

Laut Hans Wägli lernen die heutigen SBB-Manager «kaum aus den Fehlern der Vergangenheit». Das verdeutliche auch das unausgereifte Starbucks-Konzept. Ihn erinnere das stark an den gescheiterten Versuch mit zwei McDonald's-Speisewagen in den 90er-Jahren.

Wägli's Fazit: «Offenbar hat jede Generation von Bahnmanagern das Recht, dieselben Fehler nochmals zu machen.» *Yves Demuth*



**Bombardier-Doppelstockzüge: Massive Verzögerungen bei der Auslieferung**

KEYSTONE



## «Ein Gleis-7-Abo für alle könnte man sofort umsetzen»

*Preisüberwacher Stefan Meierhans will jeden weiteren Preisanstieg bei den SBB kritisch überprüfen.*

**saldo:** Herr Meierhans, Sie haben aufgezeigt, dass der Anstieg der SBB-Billettpreise von 1990 bis 2013 weit über der Teuerung liegt. Wie passt dazu die Ankündigung von SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi, die Preise würden bis 2033 jährlich um mindestens 1,5 Prozent angehoben?

**Stefan Meierhans:** Wenn das Volk die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Infrastruktur, kurz Fabi, annimmt, hat das natürlich Auswirkungen. Solche Entscheidung für Angebotsausbau-

ten bringen zwangsläufig höhere Betriebskosten mit sich. Und das wiederum führt zu höheren Billettpreisen. Ich werde jeden Preisanstieg kritisch überprüfen.

**Die SBB rechtfertigen Tarifaufschläge im Personenverkehr immer wieder mit dem Ausbau der Infrastruktur. Dies kommt jedoch oft dem Güterverkehr zugute. Muss also der Personenverkehr den Güterverkehr quersubventionieren?**

Ich setze mich dafür ein, dass es so wenig Quersub-

ventionierungen wie möglich gibt. Bei den neuen Trassenpreisen wird der Güterverkehr entlastet. Dieser Rabatt ist politisch gewollt, um eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene zu erreichen. Ich bin der Meinung, dass das entstehende finanzielle Loch durch die Steuerzahler gestopft werden muss – und nicht durch die Bahnbenutzer.

**Aber die Bahnkunden zahlen schon jetzt für erhöhte Trassenpreise. Und 2017 sollen nochmals 100 Millio-**

**nen auf die Ticketpreise überwälzt werden.**

Die Passagiere kommen ab 2017 auf gewissen Streckenabschnitten wahrscheinlich für die vollen Trassenkosten auf. Sollte die Kostendeckung über 100 Prozent liegen oder unfair festgelegt sein, werde ich aktiv und damit argumentieren, dass die Trassenpreise für den Güterverkehr künstlich verbilligt sind.

**Die SBB jammern über eine schlechte Auslastung ausserhalb der Stosszeiten. Wie könnte die Bahn in die-**

**sen Stunden attraktiver gemacht werden?**

Der Verband öffentlicher Verkehr hat sich mir gegenüber verpflichtet, neue Angebote zu lancieren. Bereits verfügbar ist ein erweitertes Angebot an vergünstigten Internettickets. Das reicht aber noch nicht. Ich könnte mir auch ein Gleis-7-Abo ab 19 Uhr für alle vorstellen – also nicht nur wie bis anhin nur für junge Leute bis 25 Jahre. Das könnte man sofort umsetzen.

*Interview:  
Thomas Lattmann*

## Automaten mit ungültigen Billetten

Die SBB führen neue Billettautomaten ein. Bis im nächsten Jahr werden 70 Prozent aller Automaten ersetzt. Das kostet 40 Millionen Franken.

Die neuen Automaten haben Vorteile: Der Bildschirm ist grösser, er piepst nicht mehr nach jedem Klick, schluckt 200er-Noten und kann bis Fr. 99.90 Rückgeld geben. Bei den alten Automaten sind es maximal 20 Franken.

Doch die Software ist dieselbe wie zuvor – mit denselben Problemen: Die SBB-Automaten verkaufen ungültige Tickets. Die sogenannten «Via-Billette» sind fast immer günstiger als ein Retourbillett für dieselbe Strecke, aber laut den Geschäftsbedingungen (AGB) ungültig.

Beispiel: Bern–Zürich HB retour kostet 49 Franken (Halbtax, 2. Klasse). Das Billett vom Berner Quar-

terbahnhof Bümpliz Süd nach Zürich HB und zurück nach Bern kostet nur 42 Franken. Dass dieses Billett «Bümpliz Süd–Bern via Zürich HB» ungültig ist, weiss der Passagier aber nur, wenn er am Automaten auf die Taste «AGB» geklickt und diese gelesen und verstanden hat. Gleiches gilt für das Billett «Zürich Stadelhofen–Zürich HB via Bern», das ebenfalls nur 42 Franken kostet.

Laut dem Bundesamt für Verkehr ist es in solchen Fällen nicht zulässig, den Bahnkunden zu büssen – ausser im Wiederholungsfall. Die SBB bestätigen dies. Kunden mit falschen «Via-Billetten» müssten aber die Preisdifferenz plus 10 Franken Zug-Zuschlag zahlen. Dass die Automaten weiterhin ungültige Tickets verkaufen, erklären die SBB mit technischen Gründen. yde



**SBB: Neuer Billettautomat mit alter fehlerhafter Software**