

N° 41

15. 10. —
21. 10. 2011

DAS MAGAZIN

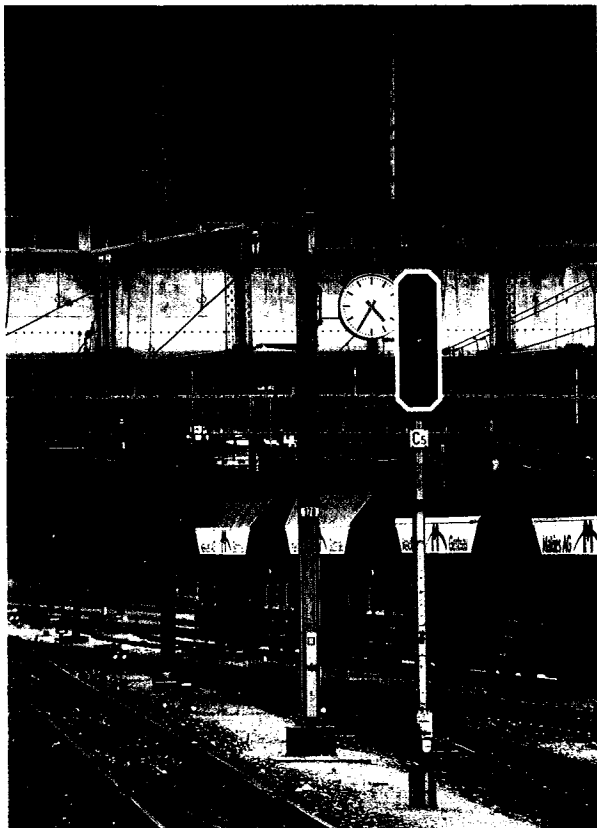


Der Profi

Text MATHIAS NINCK
Bilder ANDRI POL

14 DER MANN, DER DEN SBB DAMPF MACHT

Seit 40 Jahren ringt der frühere NZZ-Redaktor Hans Bosshard den SBB Verbesserungen ab. Wer ist der Mann, der jetzt wieder mit einem kühnen Projekt von sich reden macht?



Editorial

Reisen im Zug — Der frühere SBB-Chef Benedikt Weibel ist heute VR-Präsident der privaten Westbahn, die ab Dezember Wien mit Salzburg verbindet. Auf ihren Intercity-Zügen werden Zugbegleiter mitfahren, die Getränke servieren und Billette verkaufen — ohne jeden Zuschlag. «Als Dienstleistungsbetrieb können wir es uns nicht leisten, dieses klare Kundenbedürfnis zu ignorieren», sagt Weibel. In der Schweiz setzen die SBB ein anderes Zeichen: Ab Dezember gibt es für jeden Schnellzugreisenden ohne Billett eine Busse von 90 Franken. Die harte Hand ersetzt bei den SBB die Kulanz gegenüber den Kunden — wer ohne Billett reist, hatte in den meisten Fällen keine Zeit mehr, um eines zu lösen. Dieses Vorgehen ist ein gutes Beispiel für den Wandel der SBB von einem kundenfreundlichen Unternehmen, zu einem nüchternen Transportsystem. So sieht es der Bahnspezialist und pensionierte NZZ-Redaktor Hans Bosshard. Mathias Ninck hat den legendären SBB-Kenner porträtiert (Seite 14) und sich anschliessend mit SBB-Chef Andreas Meyer in den Zug gesetzt (Seite 28), um die wichtigsten Kritikpunkte mit dem Chef zu besprechen. Sein Fazit: Vieles wäre besser bei der Bahn, würde sie noch auf diesen Kritiker hören.
FINN CANONICA

Text MATHIAS NINCK

28 «DAS GEFÄLLT MIR AUCH NICHT»

Warum sinkt der Komfort bei den SBB, während die Preise steigen? Warum ist das SBB-Personal derart unzufrieden mit dem obersten Chef? Interview mit SBB-CEO Andreas Meyer

Text MAX KÜNG
Bilder PAUL GRAVES

34 DIE SOCKEN-AUTOBIOGRAFIE

Was sind Socken? Und warum soll man überhaupt Betrachtungen über sie anstellen? Letzte Antworten

Bilder MICHAEL WOLF

40 IM DORF DER ÖLBILD-FÄLSCHER

Fünf Millionen «echte Kopien» von Meisterwerken verlassen jedes Jahr das chinesische Dafen. Der Fotograf Michael Wolf hat die Kopisten besucht und porträtiert.



6	LESERBRIEFE / IMPRESSUM
8	DANIEL BINSWANGER
10	THOMAS HELD
12	MONATSGESPRÄCH
50	KREUZWORTRÄTSEL
52	MICHÈLE ROTEN / EIN BUCH FÜRS LEBEN
54	EIN TAG IM LEBEN

SEIN LETZTES GROSSES DING

Hans Bosshard ist pensionierter NZZ-Redaktor. Als heimlicher Generaldirektor der SBB prägte er die Bahnlandschaft der Schweiz. Jetzt hat er noch einmal etwas vor. Mit einem bestechenden Projekt für den Ausbau der Bahn zwischen Bern und Zürich.

Von MATHIAS NINCK
Bilder ANDRI POL

Den Mann würde man nicht bemerken. Da steht er am Perron, Gleis 6 im Zürcher Hauptbahnhof, direkt beim Puffer, den Regenschirm hat er unter den Arm geklemmt. Er trägt eine dunkelgraue Hose, ein hellgraues Jackett altmodischen Schnitts, darunter ein weisses, gebügeltes Hemd und schwarze Lederschuhe. Sehr korrekt sieht er aus. Beamtenhaft. Ein eher kleiner, leicht gebückter Mann. Er strahlt eine zarte Ängstlichkeit aus, sein Blick ist verbindlich und unsicher zugleich, er wirkt freundlich, und manchmal erscheint in seinem Gesicht ein listiges Lächeln, so plötzlich, wie es wieder verschwindet. Er räuspert sich, was er ständig tut, sagt mit heiserer Stimme, dass er diese Hervorhebung in der Zeitung nicht möchte. «Dann erkennt mich jeder.» Wie ein Geheimagent redet er. Er ist 71 und will nur seinen Frieden, möchte nicht mehr angreifbar sein. Seine nervliche Empfindlichkeit nimmt nicht ab mit dem Alter. Im Gegenteil.

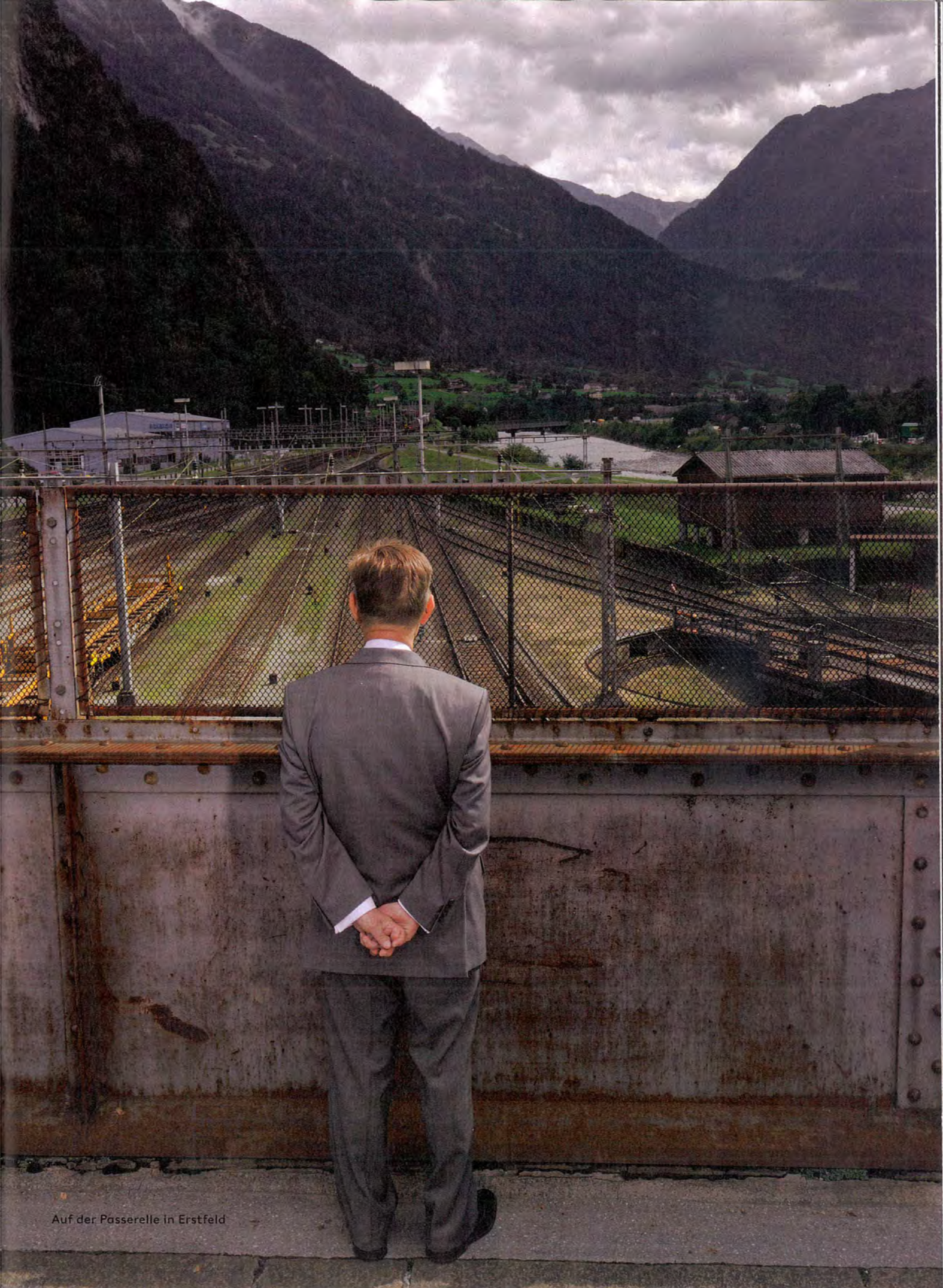
In fünf Minuten fährt der Zug, um 13.09 Uhr, der Eurocity nach Mailand.

Seit acht Jahren ist Hans Bosshard pensioniert. Er hat seine Ruhe. Und darum hat er etwas bange zu einem Freund gesagt: «Man will mich porträtieren.» Der Freund antwortete: «Zier dich nicht so. Es wäre eine Chance.» Hans Bosshard hat eine Mission, immer noch: Er kämpft gegen die Verluderung der Bahn. Er ist allen, die etwas auf die humane Reise-

atmosphäre im Zug geben, ein guter Hirte. Seit vierzig Jahren. Auch im fortgeschrittenen Alter ist er beseessen und beseelt wie ein Teenager. «Wenn es so weitergeht, besteht die Gefahr, dass die SBB zur Abbruchfirma werden», sagt er.

Diese Wachsamkeit, das Zögern. Gewiss, immer das dumme Schmunzeln der anderen. Menschen mit einer übernatürlichen Eisenbahnbegeisterung werden rasch als Sonderlinge abgetan, man lächelt über die Verschrobenheit, in einer Dampflokomotive mehr als eine alte Rostgondel zu sehen, man hat für sie Begriffe erfunden wie «Pufferküssen» oder «Ferrosexuelle». Aber müssen sich die Eisenbahnfreunde schämen? Die Bewegung ist breit, das zeigt jeder Tag der offenen Tür bei den SBB. Die Bahn ist keine Kühlschrankfabrik, sie gleicht schon eher der katholischen Kirche, die ihre Anziehungskraft auch der eigenen Unveränderbarkeit verdankt. Räder auf Schienen: Das wird in hundert Jahren noch so sein, die Bahn ist, bei aller Modernisierung, ein Symbol für Beständigkeit. Kein Wunder, spielen viele hochrangige Leute aus Wirtschaft und Politik daheim mit einer Märklin.

Von 1966 bis 2003, siebenunddreissig Jahre lang, war Hans Bosshard Redaktor in den Ressorts Inland und Zürich der «Neuen Zürcher Zeitung». Sein Kürzel: bd. Er hat aus dem Kantonsrat berichtet, vor den Wahlen hat er Politiker porträtiert, doch vor allem ist er mit Artikeln über die Eisenbahn aufgefallen. Was wäre gut für den Bahnkunden? Das war



Auf der Passerelle in Erstfeld



seine Frage. Und dabei war er detailversessen, genau bis zur Pedanterie, und er hat den SBB gerne Ratsschläge erteilt. Wie die Innenausstattung eines Wagens auszusehen habe, wie der Fahrplan zu optimieren sei. In den Ferien fuhr er nach Kandersteg, er bereiste Südafrika, wo er eine eigene Dampflok besass, die Türkei, Frankreich, Osteuropa; seine Reiseziele hatten immer etwas mit Schotter und Bremsgeräuschen zu tun. Auf der Redaktion nannten sie ihn «Bähnli-Bosshard», für manche war er der «Tschutschu». Sigi Schär, ehemaliger Ressortleiter bei der NZZ, erzählt, man habe eigentlich immer das Gefühl gehabt, Hans Bosshard komme mit Trillerpfeife und Kelle ins Büro.

Der vierte Generaldirektor

Aber doch, man mochte den Kollegen schon, heisst es bei der NZZ: Er war emsig und genau, immer dienstfertig, ein «guter, lieber Typ», wie seine Kollegen erzählen, unbestechlich und couragiert, weil er auf niemanden Rücksicht nahm. Als Hugo Büttler das Ressort Zürich darüber informierte, dass Sigi Schär zum Ressortleiter ernannt worden sei, stand Gerichtsreporter Tom Felber auf und sagte: «Ich bin schockiert. Das ist ein unbegreiflicher Entscheid.» Hans Bosshard erhob sich ebenfalls und sagte zum Chefredaktor, dem vor Überraschung alles aus dem Gesicht fiel, er beantrage, dass dies rückgängig gemacht werde. Die Kollegen warfen Hans Bosshard gelegentlich vor, er schreibe unverständlich, nur noch für die Fachleute. Anders sahen das diejenigen, für die Bosshard schrieb. Viele Leser lobten ihn, weil er es wagte, die grossen, heiligen SBB zu kritisieren. Und bei der Bahn selber, in der Chefetage, nannten sie ihn den «vierten Generaldirektor», wie Benedikt Weibel erzählt, er wurde bewundert und gehasst, meistens beides gleichzeitig, und das ist das Höchste, was ein Journalist erreichen kann.

Ein Mitarbeiter im oberen Kader der SBB sagt: «Die Planungen bei der Bahn sind langfristig, und wenn man jahrelang eine Variante studiert hat, kommt man nicht mehr auf die Idee, es mal ganz neu anzuschauen. Bei uns in Bern ist das ein Problem. Es gab viele Sachen, wo Bosshard interveniert und alle geärgert hat und wo man im Nachhinein sagen musste: Zum Glück hat man das noch mal angeschaut! Aber klar, er war belehrend. Er hatte Feinde. Seine Widersacher wurden sogar handgreiflich, einmal hat jemand sein Haus an der Goldküste beschmiert.» Hans Eisenring, ehemaliger Präsident der SBB-Generaldirektion, erklärt: «Hans Bosshard war für uns lästig, aber für die Sache positiv. Ich habe ihn geschätzt. Als Chef braucht man Leute, die einen an Probleme heranzuführen — er gehörte bei mir zur ersten Handvoll solcher Leute. Bosshard ist einer, der immer ein bisschen weiterdenkt.» Für Benedikt Weibel, SBB-Chef bis 2006, ist klar, dass Hans Bosshard im Herzen der Geschäftsführer der SBB gewesen sei. «Mit dieser Haltung hat er geschrieben und kritisiert.» Andreas Meyer, der heutige Chef der SBB,

und Hans Bosshard sind sich nie begegnet; Bosshard hat eine Zeit lang Mails geschickt mit Verbesserungsvorschlägen, aber entweder kamen keine Antworten oder nichtssagende. «Mein Eindruck ist, es nützt nichts», sagt er trocken.

Hans Bosshard hat einen Sohn, Jakob, der bei der Schweizerischen Nationalbank arbeitet. Mit ihm hat er ein grossformatiges Buch gemacht über Dampfbahnen, vor sechs Jahren erschienen, jahrelang haben die beiden jeden Samstagnachmittag daran gearbeitet. Ein Opus magnum. Grossartige Bilder, toll inszeniert. Hans Bosshards lebhaftes Schilderungen von Bahnfahrten nach Güllübag in Anatolien, von der Verhaftung im polnischen Gniezno, von Sonnenuntergängen in Südafrika weisen auf die ansonsten eher versteckte musische Seite des Journalisten hin.

Wie aber wurde er zu dem Mann, dessen Pensionierung im SBB-Kader grosse Erleichterung auslöste und den ein NZZ-Redaktor heute seiner Kompliziertheit wegen «satthat», wie er sagt?

Dann fährt der Zug. Ein Ersatzzug. Der Eurocity nach Mailand ist ausgefallen, einmal mehr, ohne Angabe von Gründen. Der Cisalpino ist seit vierzehn Jahren der Pannenzug schlechthin, er ist täglich mehrmals stark verspätet oder fällt ganz aus. (Die Reisebüros bringen ihre Kreuzfahrt-Kunden längst mit Bussen nach Venedig und Genua.) Auf der Anzeigetafel für den Ersatzzug steht «Milano», obwohl er nur bis Chiasso fahren wird. «Eine Frechheit», sagt Hans Bosshard. Er ist eingestiegen, hat einen Blick in den Speisewagen geworfen, wo den Gästen das Essen auf den nackten, kalten Tisch gestellt wird, ein Teller Spaghetti, kein Tischtuch, keine Sets. Er schüttelt den Kopf über diese Stillosigkeit. Er hat der neuen Chefin Personenverkehr ein Mail geschrieben und gefragt, ob es nicht möglich wäre, wieder Tischtücher zu verwenden, eine Antwort hat er nicht erhalten.

Hans Bosshard redet, leise und bestimmt, und als sein Gegenüber fragt, ob es wirklich so schlimm sei, dass da keine Tischtücher mehr liegen, antwortet er ruhig, der Teufel stecke im Detail, und während er aufzählt, wo überall der Service schlechter geworden sei in den letzten Jahren, bei steigenden Preisen, lächelt ihm eine Dame mittleren Alters zu, heftig nickend, «genau so isch es», sagt sie, «genau». Hans Bosshard errötet. «Das Problem der SBB ist die Qualität, nicht die Quantität. Züge hat es genug.» Er ist ein langsamer, sanfter Redner, er stockt immer wieder, ist vorsichtig, schaut sich um, als ob er belauscht würde, sein wiederkehrendes Hüsteln, alle paar Minuten wischt er mit dem Taschentuch den Mund ab, ein Tick. Er redet über diese Bussen, welche die SBB mit dem Fahrplanwechsel im Dezember einführen werden: Die Möglichkeit, im Zug ein Billett zu kaufen, wird abgeschafft. Wer kein Ticket hat, muss neu 90 Franken Aufpreis bezahlen. Für ihn ist das ein Symbol der Grundhaltung, die heute bei den SBB hinter allem steckt. «Es ist

das Gegenteil von Kundenfreundlichkeit. Der Kunde wird kriminalisiert. Dabei gibt es tausend Gründe, warum jemand ohne Billett einsteigt.» Oh, und jetzt — jetzt verwandelt er sich auf einmal in eine kleine Wolke aus Bössartigkeit, und es geht ein Sprühregen über Andreas Meyer und Jeannine Piloud nieder, den Chef der SBB und die Chefin Personenverkehr. Als Hans Bosshard merkt, dass sein Gegenüber deswegen irritiert ist, sagt er ganz un-diplomatisch: «Wenn einer viel weiss, geniesst er mein Ansehen, das Umgekehrte gilt auch.» Die Begründung dieser Chefs für die 90-Franken-Busse findet Hans Bosshard total lachhaft. Die Zugbegleiter müssten entlastet werden, damit sie sich besser auf ihre Rolle als Gastgeber konzentrieren könnten, hatten die Bahnchefs in den Medien behauptet. Gastgeber? Was für ein Witz! «Viele Zugbegleiter machen ihre Arbeit nicht mehr», entgegnet Hans Bosshard, «die Nichtkontrollen summieren sich.»

Tatsächlich: Die Billettkontrolle auf dieser Zugfahrt Richtung Süden findet nicht statt. Und auf der nächsten Fahrt auch nicht. Ebenso wenig auf der übernächsten Fahrt. Am Ende des Sommers werden es dreiundzwanzig Fahrten in Fernverkehrszügen gewesen sein, nur zweimal sind Hans Bosshard und sein journalistischer Begleiter kontrolliert worden. Das findet Hans Bosshard «unter aller Kritik», wie er sagt. Das Problem bei den SBB sei die Motivation. Die Personalumfragen zeigen ein miserables Ergebnis, besonders schlecht schneidet der Punkt «Vertrauen in die Konzernleitung» ab. Als er, auf der Fahrt nach Basel, einen Zugbegleiter fragt, warum so wenig kontrolliert werde, antwortet der: «Die Einnahmesicherung steht bei uns nicht mehr an oberster Stelle.» Der Zugbegleiter sagt, sie würden so instruiert.

Nun, Bosshard hätte schon eine Lösung. Man müsste, meint er, von Kunden ohne Billett im Zug

Er musste in dieser elitären NZZ-Welt bestehen, wo die Redaktoren Dokortitel trugen und die Nase in der Luft hatten und glaubten, ihr Blatt sei etwas so Vollendetes, dass man es eigentlich in die Eigernordwand meisseln müsste.

Schweizer Qualität. Auch für unterwegs.

Fühlen Sie sich auch auf Reisen so wohl wie zu Hause. Mit einem persönlichen Service, feinem Essen und der gewohnten Schweizer Zuverlässigkeit. Erfahren Sie mehr über unser Flugangebot mit 72 Zielen weltweit im Reisebüro oder besuchen Sie uns auf swiss.com

Die SWISS Business mit
komplett flachem Bett.

SWISS.COM

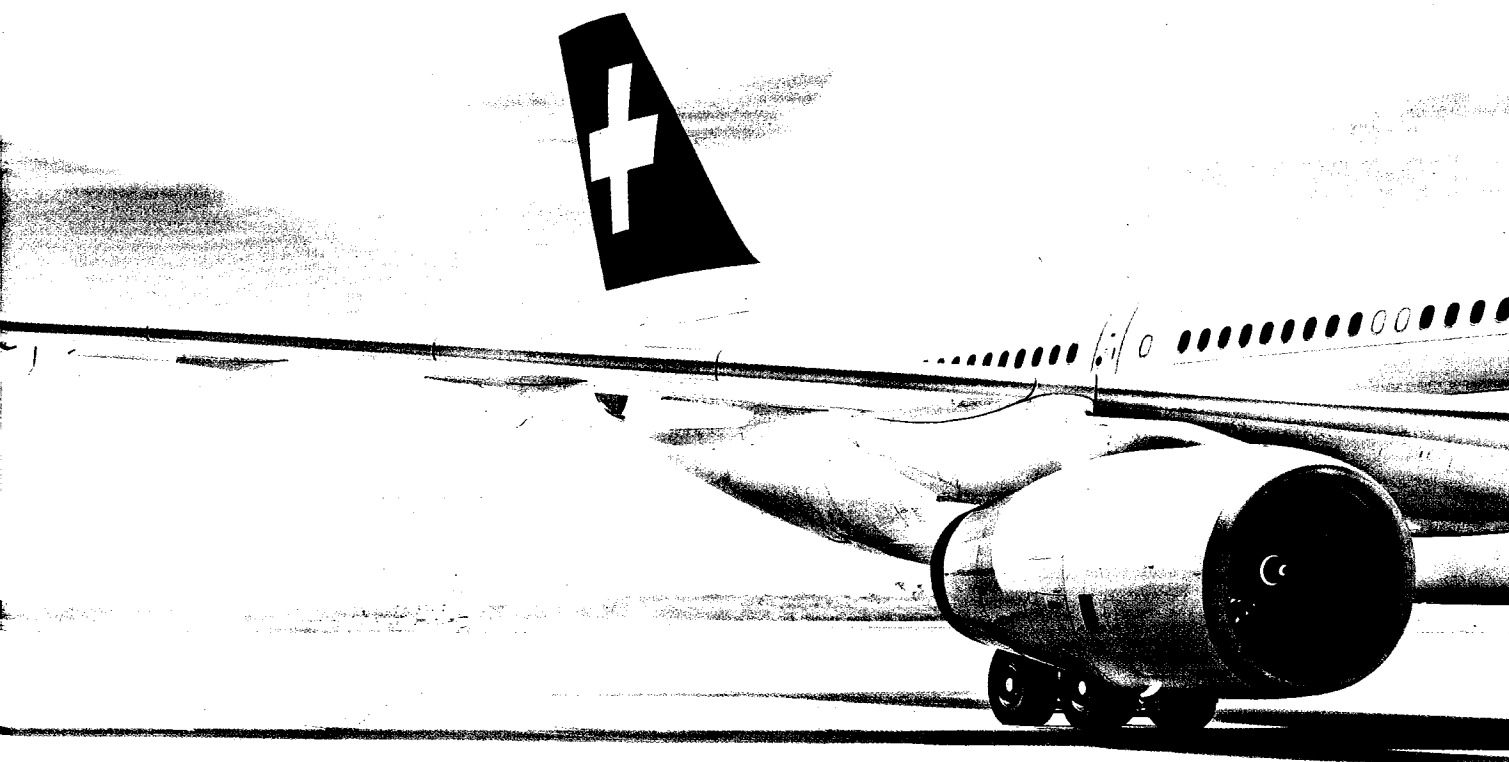
einen massvollen Aufpreis verlangen, vielleicht 20 Franken, und die Zugbegleiter an diesen Einnahmen beteiligen. Das würde sie richtig motivieren. Die würden dann mal da einsteigen bei einem Zug, mal dort, man könnte sich jedenfalls nicht mehr einfach in einen der Wagen setzen, von denen man weiss, dass dort nie kontrolliert wird. Ob er das dem SBB-Chef schon mal vorgeschlagen habe? Er schüttelt den Kopf. «Nützt eh nichts.»

Hans Bosshard hatte einen Traum. Als Kind war er oft in Erstfeld gewesen, dem Eisenbahnerdorf am Fuss des Gotthards, immer in den Ferien, beim Grossvater, der in der Dampflokomotive als Heizer schuftete und später Lokführer wurde; mit ihm stand er auf der Passerelle am Dorfrand, hoch über den Gleisen, und hörte aufgeregt zu, als ihm alles erklärt wurde. Züge aus Hamburg. Züge aus Rom. Was für ein erhabenes Gefühl. Was für eine grosse Welt. Hans stand auf dieser Fussgängerbrücke und träumte und sah sich als Lokomotivführer, aber dann erwies sich die Hoffnung als Illusion, die Augen waren schlecht. Er machte eine Lehre als Stationsbeamter. Und während der Lehre, in den Ferien, absolvierte er ein Volontariat bei der «Thurgauer Zeitung». Der Grossvater hatte ihm auch die Welt der Politik nahegebracht.

Vier Jahre lang arbeitete Hans Bosshard auf dem Sekretariat der FDP von Stadt und Kanton Zürich, und weil er gute Sitzungsprotokolle verfasste, fragte

die NZZ, ob er für sie schreiben wolle. Das wollte er. Er wurde Redaktor. Und blieb Bähnler. Er wurde zum Fachmann bei der NZZ, auch in seiner Freizeit beschäftigte er sich damit. Er passte auf, keine Fehler zu machen. Er war genau und vorsichtig, er glaubte nichts, hielt alles für möglich, alles musste stimmen, und er entwickelte eine Abneigung gegen Worthülsen und Plattheiten, die überall auftauchten und sich vermehrten, weil sie vernebelten statt klärten. Nie schrieb er: Der Güterverkehr muss effizienter werden. Er führte lieber zwei Dutzend Gespräche mit Leuten, die im Güterverkehr arbeiteten, und dann verfasste er — drei Tage später — einen langen Aufsatz, in dem er erklärte, wie der Güterverkehr wirkungsvoller gemacht werden könnte. Er war gnadenlos mit sich selber wie mit den anderen — für die Redaktion ziemlich strapaziös. Man empfand ihn als Tüpfelschüsser. Das Saloppe, das unverkrampft Flockige ging ihm ab. Aber er konnte nicht anders. Er musste in dieser elitären NZZ-Welt bestehen, wo die Redaktoren Dokortitel trugen und die Nase in der Luft hatten und glaubten, ihr Blatt sei etwas so Vollendetes, dass man es eigentlich in die Eigernordwand meisseln müsste.

«Bei uns, unter den Chefs der SBB, redete man oft darüber, warum Bosshard so obsessiv ist», erzählt Benedikt Weibel. «Wir sagten: Es ist verletzte Liebe. Er wollte etwas von der Bahn und hat es nicht bekommen.» Hans Bosshard widerspricht vehement.



Our sign is a promise.



Seine Zeit bei der Bahn sei faszinierend und erfüllend gewesen. Er habe aber früh geahnt, dass sein eigenständiges Denken bei den straff geführten SBB zum Konflikt geführt hätte.

Hans Bosshard schrieb tausendundeinen Artikel über die Bahn. Er schrieb über die Revision des Einheitswagens IV. Er kritisierte die Lieblosigkeit, mit welcher der «beliebteste SBB-Wagen» Ende der Neunzigerjahre überarbeitet werden sollte. «Die dunkelbraunen Gepäckträger und Fensterrahmen bleiben», seufzte er. Er schrieb über die Platzierung der 1.-Klasse-Wagen bei der neuen Zürcher S-Bahn. Warum, fragte er, will man sie am Ende des Zuges anbringen? Er meinte, sie müssten immer in der Mitte des Zuges sein, damit die Passagiere auf dem Perron schon richtig stünden und nicht das grosse Suchen losgehe, wenn der Zug einfahre, weil die 1. Klasse ja bald an diesem Ende des Zuges wäre, bald an jenem Ende, je nachdem, woher der Zug komme. Das Herumlaufen der Leute auf den Perrons würde den Aufenthalt der S-Bahn im Bahnhof verlängern. Er schrieb über die Bestellung eines SBB-Wagens und bemängelte, dass man ihn zu spartanisch ausstattete, dass man ihn beispielsweise ohne automatische Innentür in Auftrag gab.

In der Generaldirektion der SBB herrschte regelmässiger Aufruhr. «Immer wieder kam einer der Generaldirektoren mit rotem Kopf zu mir gerannt», erzählt ein pensionierter Pressesprecher. «Der

Trumpf von Hans Bosshard war, er hat sich bestens ausgekannt, hat bestens recherchiert.» Die Chefs fühlten sich ungerecht behandelt. In der Öffentlichkeit wurden sie als Verantwortliche eines Defizitunternehmens wahrgenommen und auch ständig auf das Defizit angesprochen, sie gaben sich eine gottverdammte Mühe, dass es zahlenmässig endlich vorwärtsging. Aber dann kam dieser Bosshard und pinkelte ihnen wieder ans Bein. Kleinigkeiten! Nichtigkeiten! Wie ist es möglich, dass ein Weltblatt wie die NZZ sich in derartigen Details verheddert? Das warfen sie der Zeitung vor. Es gab ein offizielles Treffen zwischen SBB-Generaldirektoren und der Chefredaktion (ein Unternehmen wie die SBB durfte damals erwarten, dass man freundlich über es schrieb). Und Generaldirektor Werner Latscha, der Ulrich Bremi kannte (damals Präsident des NZZ-Verwaltungsrats), sonderte ihm gegenüber gelegentlich negative Qualifikationen über Bosshard ab. Es nützte nichts. Bremi sagt: «Bosshards Artikel stimmten in der Regel, und zwar bis ins Detail, das war für mich entscheidend. Ich habe seine Detailschwärmerie immer verteidigt, ich habe die Kritiker gefragt: warum nicht? Jeder Journalist hat seine Eigenart.» Und, fügt Bremi an, er erinnere sich, «dass es dann häufig doch nicht so etwas Kleines war, wie es den Kritikern schien».

Die dunkelbraunen Fensterrahmen im Einheitswagen IV: Sie sind entfernt worden. Die 1. Klasse:

Keine Zigarette ist besser.

SMOKE FREE

KEINE ZIGARETTE IST BESSER.
www.smokefree.ch

Nicht rauchen ist besser.

RAUCHSTOPPLINIE

0848 000 181 (8 Rp./Min.)

**Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra**

**Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Gesundheit BAG**

**Die Kampagne wird durch den
Tabakpräventionsfonds finanziert.**

Nichtraucher sehen länger jung aus. Denn Rauchen lässt die Haut fahl, trocken, schlaff, früher faltig und alt werden. Steigen Sie auf SmokeFree um, bevor es zu spät ist.

Rauchstopplinie 0848 000 181 (8 Rp./Min.)

Befindet sich bei der S-Bahn heute in der Mitte des Zuges. Die automatische Innentür: Sie wurde dann doch eingebaut.

Hans Bosshard griff auch direkt ins Operative ein. Zum Beispiel beim Güterverkehr über den Berg. Er läuft jetzt über die Brücke, auf der er als Bub mit seinem Grossvater stand, in Erstfeld, es ist ein grauer Sommertag, 4 Uhr nachmittags. In seinem Rücken das grosse Lokdepot der SBB, überall steil aus dem Urner Talboden aufragende Felswände. «Ja, natürlich spielt Nostalgie bei mir eine Rolle.» Er sagt das ganz prosaisch. Betrachtet stumm den langen Güterzug, der unter der Brücke gotthardwärts rattert, gezogen von zwei Loks, sagt: «Den Gefallen, einen Schub zu zeigen, tun sie mir heute nicht.» Er lächelt. Der Schiebedienst — also dass man einen Zug nicht nur zieht, sondern mit einer zweiten Lok stösst — war eine seiner «Erfindungen». Hans Bosshards Los: Er ist Erfinder — ohne Patent.

Die BLS war lange Zeit eine reine Bergbahn gewesen, es gab steile Rampen, etwa jene von Spiez nach Kandersteg. Für Güterzüge waren die Rampen ein Problem, weshalb man sie auf diesen Teilstrecken mit einer zusätzlichen Lok ausstattete. Das Anhängen und wieder Abhängen dieser Zwischenlok im vorderen Zugteil und das Rangieren waren kompliziert, die Manöver blockierten die Bahnhöfe. Mitte der Achtzigerjahre wurde Martin Josi Chef der BLS, Hans Bosshard kontaktierte ihn, traf ihn zum Mittagessen, und dann sagte er: «Warum schiebt ihr die Güterzüge nicht einfach die Rampe hinauf?» Josi, der kein Ingenieur war, antwortete, er wisse es nicht, es sei eins der grossen Tabus in der Bahnwelt, das Schieben gelte als physikalisch unmöglich und sei sehr gefährlich. Bosshard liess nicht locker. Josi, der bd. als «äusserst glaubwürdigen Journalisten» einschätzte, brachte es an einer Sitzung der BLS-Geschäftsleitung zur Sprache, «ich sah uralt

Ulrich Bremi, der frühere Präsident des NZZ-Verwaltungsrats, sagt: «Bosshards Artikel stimmten, das war entscheidend. Ich habe seine Detailschwärmerei immer verteidigt. Ich habe die Kritiker gefragt: warum nicht? Jeder Journalist hat seine Eigenart.»

Publireportage

Pensionierungsplanung: Fragen Sie uns!

Die Pensionierung bedeutet den Übergang in einen neuen Lebensabschnitt. Und die Ansprüche an diese Zeit sind oftmals hoch: etwas früher aufhören mit Arbeiten, eine Weltreise machen oder mehr Zeit für Hobby und Familie haben – und trotzdem finanziell abgesichert sein. Die Pensionierungsplanung wirft viele Fragen auf.

Wozu eine 3. Säule?/

Nach der Pensionierung ergeben die Renten der AHV und der Pensionskasse lediglich etwa 65 Prozent des bisherigen Einkommens (siehe Beispielrechnung in Box).

Will man sich im Pensionsalter nicht einschränken, braucht es deshalb in der Regel mehr Geld, zum Beispiel aus der 3. Säule (private Vorsorge).

Beispielrechnung mit einem Bruttolohn von CHF 85 000 während der Erwerbstätigkeit:

AHV/IV	CHF 27'840
Pensionskasse	CHF 27'516
Jährliche Rente	
1. + 2. Säule	CHF 55'356 = 65 %
Vorsorgegelder nach der Pensionierung	CHF 29'644 = 35 %

Wie viel muss gespart werden, um nach der Pensionierung wie gewohnt weiterzuleben?/

Die Höhe des monatlichen Sparbetrages ist sehr individuell und abhängig von verschiedenen Faktoren. Als Berechnungsgrundlagen für den Vorsorgebedarf in der 3. Säule sind unter anderem folgende fünf Punkte zu berücksichtigen: das monatliche Einkommen aus der AHV und der Pensionskasse, die finanziellen Verpflichtungen sowie die Wünsche in Bezug auf den Lebensstandard, das bestehende Vermögen, die Anzahl Jahre bis zur Pensionierung sowie der Zeitpunkt der Pensionierung. Die Beratung durch einen Experten hilft, die damit verbundenen Fragen abzuklären. Hat man Klarheit über die erwähnten fünf Punkte, kann er einfach und nachvollziehbar die beste individuelle Lösung daraus ableiten.

Ist eine Frühpensionierung finanziell möglich?/

Grundsätzlich ist es immer möglich, früher mit dem Arbeiten aufzuhören. Um jedoch keine finanziellen Einbussen in Kauf zu nehmen, muss man sich ein klares Bild seiner persönlichen Situation verschaffen und die Pensionie-

rungsplanung frühzeitig mit einem Experten angehen. Er berechnet auf Basis des gewünschten Lebensstandards, wie hoch der finanzielle Bedarf nach der Frühpensionierung ist und wie viel bis dahin angespart werden muss. Basis dafür sind die erwarteten Einkommen aus der 1. und 2. Säule.

AXA Winterthur – individuelle Lösungen/

Die Pensionierung ist ein neuer Lebensabschnitt, der für die meisten Menschen grosse Veränderungen mit sich bringt. Damit Sie Ihren gewohnten Lebensstandard halten können, ist es wichtig, sich frühzeitig um die Pensionierungsplanung zu kümmern. Die auf Vorsorge und Vermögen spezialisierten Experten von der AXA beraten Sie gerne – einfach und nachvollziehbar: AXA.ch

AXA winterthur
Vorsorge / neu definiert

aus mit dem Vorhaben», erzählt er. «Es gab eine hitzige Diskussion. Die Ingenieure sagten: pah, ein Journalist! Was versteht der schon davon! Das Schieben drückt die Wagen aus den Schienen.» Aber nach der Sitzung haben die Ingenieure heimlich ein paar Berechnungen angestellt. Und wenig später haben sie, morgens um 2 Uhr, als es niemand sah, einen Güterzug von Spiez nach Kandersteg hochgeschoben. Die Wagen blieben auf dem Geleise. Dann haben sie die Versuche sukzessive ausgeweitet: schwerere Züge, auch mal tagsüber, es ging immer gut. Und zwei Jahre später kopierten die SBB den Schiebedienst der BLS, weil sie gesehen hatten, dass er funktionierte. «Die Einführung des Schiebedienstes im Güterverkehr und die Millionen, die man damit eingespart hat, das ist eindeutig das Verdienst von Bosshard», sagt Martin Josi.

Woher wusste der Mann, dass man schieben kann? Hans Bosshard hatte es am Mont Cenis gese-

hen, der Bergstrecke zwischen Frankreich und Italien. «Nicht hingehen und nicht bei anderen schauen, das ist weniger als das Minimum.» Er lächelt unentschlossen. «Wenn Sie wissen, was ich meine.»

Schauen gehen, das ist seine Methode. Kein Ort, wo er nicht schon war, wo er nicht die Leute bei der Bahn fragte, warum macht ihr es so? (Und keine Fachzeitschrift, die er nicht gelesen hat.) Die Doppelstockzüge der Zürcher S-Bahn — die waren auch so ein Hans-Bosshard-Ding. Als die ersten Ideen zur S-Bahn auftauchten, schrieb er in der NZZ, es sollten Doppelstockwagen sein. Der Artikel blieb ohne Echo. Das Vorbild der Planer war damals die Münchner S-Bahn, einstöckig. Bosshard schrieb erneut, bei der Flotte werde man um Doppelstockwagen nicht herumkommen, mehrmals forderte er das. Dann fand in Zürich die Generalversammlung statt des Vereins Pro Zürichberglinie, einer Pressure Group für die S-Bahn, an der Tagung

An einem Montagmorgen, um halb sechs Uhr früh,
trafen sich in geheimer Mission der SBB-Generaldirektor und der Journalist am Stadtrand
von Zürich, beim Bahnhof Tiefenbrunnen.

n | w Fachhochschule
Nordwestschweiz

ICH DENKE
AN MEINE
ZUKUNFT.

Die Fachhochschule Nordwestschweiz eröffnet Perspektiven.
www.fhnw.ch

Bild: J. Kott



sprach der Chefplaner der SBB: In der Diskussion meldete sich Hans Bosshard zu Wort und betete sein Mantra vom Doppelstockwagen herunter. Der Chefplaner winkte ab. «Der Fahrgastwechsel geht bei Doppelstöckern zu lange! Nächste Frage?» Das, fand Bosshard, war eine vorgefasste Meinung, schliesslich war er mehrmals in Paris gewesen und hatte das Ein- und Aussteigen bei Doppelstockwagen beobachtet. Er schrieb das auch und führte Gespräche mit SBB-Kaderleuten, und schliesslich fuhr eine SBB-Delegation nach Paris, an die Gare de l'Est, und schaute, mit der Stoppuhr in der Hand, den Leuten beim Aussteigen aus einem rammelvollen Doppelstockwagen zu. Er war innert 64 Sekunden leer. Es ging. Sithe! Das war 1981. Wenig später beschlossen die SBB und der Kanton Zürich Doppelstockwagen. 1983 kam Hans Eisenring, Chef der Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein, in die Generaldirektion der SBB, er beantragte, den Entscheid rückgängig zu machen. «Er wollte bei der Zürcher S-Bahn einen einstöckigen Waggon einsetzen, den die Fahrzeugwerke Altenrhein entwickelt hatten», sagt Theo Weiss, damaliger Direktor Zugförderung und Werkstätten der SBB. Keine Doppelstockwagen? Da kannten sie Hans Bosshard aber schlecht. Der schrieb Hans Eisenring einen Brief: «Schauen Sie sich doch wenigstens mal an!»

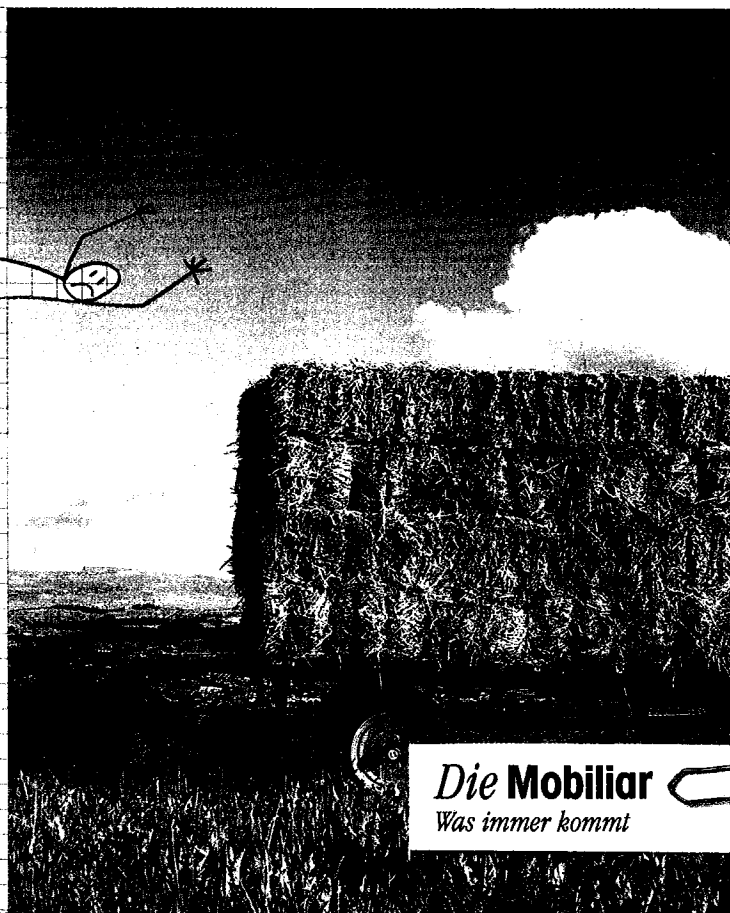
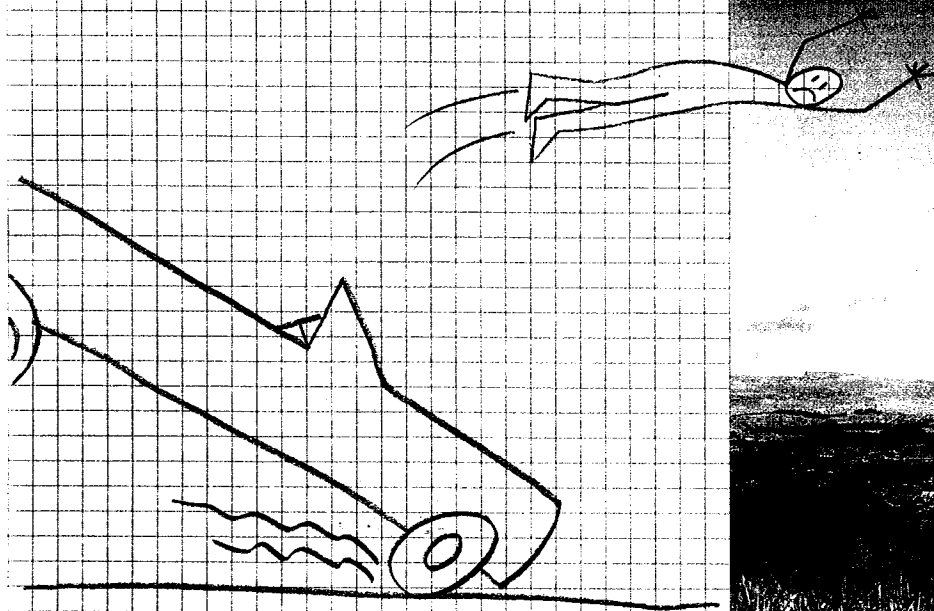
An einem Montag, morgens um halb sechs, trafen sich — in geheimer Mission — Hans Eisenring,

Generaldirektor, und Hans Bosshard, Journalist, am Stadtrand von Zürich, beim Bahnhof Tiefenbrunnen. Sie kletterten auf die Rampe des Güterschuppens (den es damals noch gab) und warteten auf die ersten Züge von der Goldküste. Die rumpelten bald heran. Die Züge hatten die grösstmögliche Länge, und sie waren voll. Dann sagte Bosshard: «Jetzt fahren wir nach Goldbach.» Sie stiegen in den nächsten Zug, und es ging zurück nach Zürich, kein Platz nirgends, auch der Herr Generaldirektor musste stehen. Um 9 Uhr waren sie im Hauptbahnhof, sie frühstückten im Buffet. Hans Bosshard fragte Eisenring: «Wo geht der Pendler-Zuwachs hin? Wo sollen die alle Platz haben?» Von dem Moment an war Hans Eisenring für Doppelstöcker. Auf die Frage, warum er frühmorgens mit einem Journalisten auf die Pirsch gegangen sei, antwortet er: «Bosshard gehörte für mich zur SBB.»

Die Zürcher S-Bahn ohne Doppelstockwagen? Heute unvorstellbar.

Gut möglich, dass es auch die Bahn 2000 ohne Hans Bosshard nicht gäbe. Man schrieb das Jahr 1986, in der Schweiz wurde politisch heftig um Varianten der Linienführung zwischen Bern und Olten gestritten: Sollte es eine südliche Linienführung sein oder eine nördliche? Die SBB wollten die Variante Süd. Die Jurakantone und die Westschweiz unterstützten die Variante Nord und forderten eine Gleichstellung der Jura-fuss-Linie mit der Linie über

Zum Glück hat die Mobiliar



Die Mobiliar
Was immer kommt



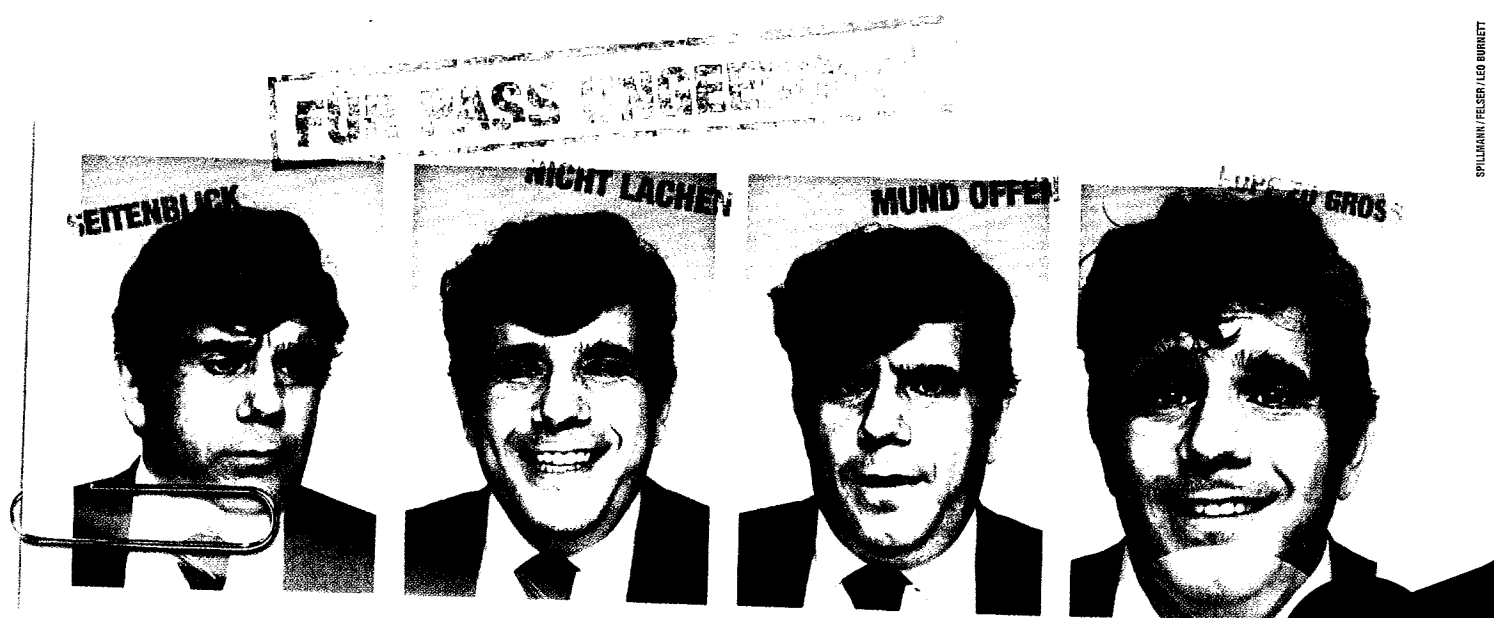
Die passende Vorsorgelösung für jede Lebenslage. www.mobi.ch

Bern; die Aufgebrachtheit eskalierte, und allmählich dämmerte es den Politikern, dass es die Bahn 2000 in der Volksabstimmung schwer haben würde. Die Schweiz stand nach jahrzehntelanger Planung an den Scherben ihres Bahnglücks. Das durfte nicht sein. Hans Bosshard führte ein nächtliches Telefonat mit Jürg Perrelet, einem Ingenieur, am nächsten Morgen sprach er mit Kurt Müller. Er sagte: Man müsste die Nebenlinie Herzogenbuchsee–Solothurn in Wanzwil mit der geplanten Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist verbinden. So könnte man von Zürich nach Lausanne entweder über Bern oder Biel fahren, beides wäre gleich schnell. Er nannte den Kompromiss «Süd plus». Müller nickte und sagte zu Hans Bosshard: Schreib das am Samstag im Leitartikel. Kurt Müller war damals Inlandchef der NZZ, er sass für die FDP im Nationalrat, und was in dieser Sache auch sehr nützlich war: Er gehörte der Verkehrskommission an. Der Bundesrat biss sofort an. «Ich habe den Artikel von Bosshard gelesen», erzählt der frühere Verkehrsminister Leon Schlumpf, der inzwischen 86 Jahre alt ist, «und sein Variantenvorschlag überzeugte mich sofort. Ich merkte, es war eine praktikable Lösung. So habe ich ihn im Bundesrat vertreten, und er kam gut an. Ich habe mich dann auch in der Verkehrskommission dafür eingesetzt.» Kurt Müller besichtigte nach Erscheinen des Artikels mit der Kommission das Gelände, «Süd plus» leuchtete allen ein, der Vorschlag

ging ruckzuck durch die Räte. Und das Volk nahm 1987 die Vorlage Bahn 2000 in der neu aufgelegten Form mit 57 Prozent Ja-Stimmen an. «Dieser wichtige Kompromiss geht auf das Konto von Hans Bosshard», sagt Leon Schlumpf.

Züge lösen Emotionen aus, man kommt leicht zu bewegten Bildern, für das Fernsehen war die Bahn natürlich ein beliebtes Thema, immer schon. Gerne hätte das Fernsehen auch diesen Teufelskerl eines Bahnspezialisten ab und zu vor der Kamera gehabt. Aber Hans Bosshard sagte ab, ein ums andere Mal, er erklärte den Redaktoren am Leutschenbach: «Nichts für mich. Schuster, bleib bei deinem Leisten!» Hans Bosshard gehört zu den Menschen, die sich kleiner machen, als sie sind, nur ja nicht hinaus ans Licht, und in ihrem Innersten und ganz heimlich sind sie gleichzeitig übermässig stolz auf das, was sie leisten (auch übertriebene Verneinung ist eine Form von Überheblichkeit).

Seit vier Jahren wird in Zürich an einem zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhof gebaut, einer Linie vom Hauptbahnhof direkt nach Oerlikon, ein langer Tunnel dazwischen. Hans Bosshard hatte den Tiefbahnhof vorgeschlagen, nachdem der Ingenieur Paul Stopper auf die Idee gekommen war; die SBB hatten gesagt, das sei unnötig, sie hielten an ihren Plänen fest, sie wollten den Flügelbahnhof Sihlpost errichten, was sie der Öffentlichkeit aber nicht sagten, und den bestehenden Viadukt durchs



Das Leben sollte wieder einfacher werden.

Die Bürokratie kann einem wirklich manchmal über den Kopf wachsen. Aber nicht bei Sympany: Profitieren Sie von flexiblen Lösungen und persönlichem Service für Private und Unternehmen – erfrischend anders. Jetzt informieren: www.sympany.ch

sympany
versicherungen

Zürcher Stadtviertel Wipkingen verbreitern. In der NZZ geisselte bd. den «Geheimbeschluss» der Bahn und rechnete haargenau vor, wie lange ein Passagier künftig im Hauptbahnhof Zürich zum Umsteigen bräuchte. Viel zu lange. Die SBB schwenkten schliesslich um.

In der S2, in Richtung Zug, kurz nachdem sie in Erstfeld losgefahren ist, beugt sich Hans Bosshard zu seinem Gegenüber und murmelt: «Jetzt müssen wir aufpassen, was wir reden.» Warum? «Weil es in diesem Zug häufig Lokführer hat.» Im Restaurant Hof hatte er Kaffee getrunken, er fragte: «Langweile ich?» Vorbei geht es jetzt am Portal des Basistunnels, in der Ebene zwischen Erstfeld und Altdorf, eine monströse Baustelle, Hans Bosshard greift das Thema auf: Der Cisalpino — «ein Fiasko». Seit vierzehn Jahren in Betrieb, hat der Pendolino ETR 470, wie er im Jargon heisst, noch nie richtig funktioniert. Andreas Meyer, seit 2007 SBB-Chef, versprach, den

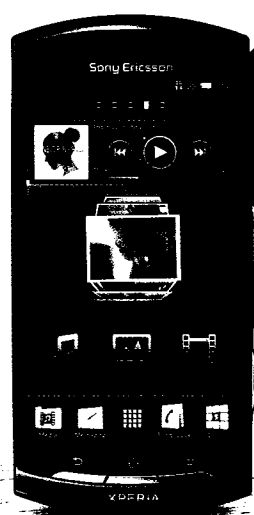
Pannenzug bis spätestens zum Jahr 2014 zu ersetzen. «Aber sie werden nichts haben dann», sagt Hans Bosshard. «Man hätte das Rollmaterial längst bestellen müssen. Den Italienverkehr haben die SBB grösstenteils verloren. Und das Problem ist nicht gelöst. Die Bahnchefs wissen noch immer nicht, wie es weitergehen soll.» Düster ist auch der Ausblick zur Gotthard-Eröffnung im Jahr 2016: In Italien ist nichts gemacht worden, nach Chiasso fehlt der versprochene Vierspurausbau, der Güter- und Personenverkehr durch die neue Alpentransversale kann an der Grenze nicht flüssig weggeführt werden. Das Problem ist seit zwanzig Jahren bekannt. «Das ist massiv», sagt Hans Bosshard.

Er hat Notizen dabei, eine Liste mit Punkten, Pläne, Berechnungen. Er benutzt sein Lieblingswort: «Geldverschleuderung!» Das Gespräch dreht sich um seine «letzte grosse Einmischung», wie er es nennt, danach werde er Ruhe geben, wie er sagt.

Hans Bosshard gehört zu den Menschen, die sich kleiner machen, als sie sind, nur ja nicht hinaus ans Licht, und in ihrem Innersten und ganz heimlich sind sie gleichzeitig stolz auf das, was sie leisten.

Grosse Freude zu kleinem Preis – dein neues Sony Ericsson für nur CHF 1.–

Hol dir jetzt das Sony Ericsson Xperia™ neo oder das Sony Ericsson Xperia™ arc zusammen mit einem der neuen Sunrise Mobilabos.



1.^{*}
CHF

mit Sunrise flex S
12 Monate

Mit
**40 Freiminuten
in alle Schweizer
Netze und
150 MB**

Sony Ericsson Xperia™ neo



Sony Ericsson Xperia™ arc

sunrise.ch oder im Sunrise center

* Bei Neuabschluss mit Sunrise flex S (CHF 25.–/Monat). Statt CHF 448.– ohne Abo. ** Bei Neuabschluss mit Sunrise sunflat 1 (CHF 40.–/Monat). Statt CHF 548.– ohne Abo. Exkl. SIM-Karte für CHF 40.–. Änderungen vorbehalten und nur solange Vorrat. Alle Infos und Tarife auf sunrise.ch

Alles für deinen Tag. **Sunrise**

Ein Mehrmilliardenprojekt. Es geht um die Bahn 2030. Zwischen Olten und Zürich ist die Strecke heute stark ausgelastet, der Fahrplanchef sagte letztes Jahr: «Die Zitrone ist ausgepresst.» Aber der Personenverkehr wird weiter zunehmen, man rechnet mit einem Wachstum von 40 Prozent in den kommenden dreissig Jahren. Hans Bosshard hat da einen Vorschlag gemacht.

Der Vorschlag ist einfach und bestechend. Man müsse die Neubaustrecke der Bahn 2000 fortsetzen, also eine direkte Linie bauen, 55 Kilometer lang, für den schnellen Reiseverkehr, angeschlossen an das Stück Mattstetten–Rothrist, direkt von Roggwil nach Altstetten bei Zürich. Und eine 15 Kilometer lange Verbindung zum Juradurchstich bei Olten in Richtung Basel. Hans Bosshard, der nicht Auto fahren kann, hatte seinen Sohn um Chauffeurdienste gebeten, zwei Tage lang hatten sie gemeinsam das Gelände abgefahren, kritische Punkte untersucht, etwa nach der geeigneten Stelle für die Überquerung der Reuss geforscht, schliesslich hatte Jürg Perrelet die Pläne gezeichnet, der Ingenieur, ehemaliger stellvertretender Sektionschef im Bundesamt für Verkehr. Sie schätzten auch die Kosten: Es wäre zwar mehr, als die 45 Kilometer Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist gekostet hat (1,9 Milliarden), aber deutlich weniger, als der vier- bis sechsspurige Ausbau der alten Strecke über Olten und Aarau durch heikle Grundwassergebiete kosten würde. «Eine direkte,

schnelle Bahnlinie zwischen Bern und Zürich erspart ausserdem den Ausbau der Autobahn A4», meint Hans Bosshard.

Im Verwaltungsrat der SBB gibt es eine Stimme, die das eine «schöne Lösung» fände. Güter- und Personenverkehr wären sauber getrennt, die Knoten Zürich, Basel und Bern je in einer Dreiviertelstunde zu erreichen. Über weite Teile oberirdisch geführt, wäre die Neubaustrecke auch nicht allzu teuer. Aber ob das möglich wäre, fast die Hälfte der Strecke oberirdisch? Es gebe zudem einen Haken: Sie würde das stark wachsende Gebiet um Aarau «links liegen lassen». Ein Sonderbundkrieg wäre die Folge. Elegant, aber politisch unmöglich, lautet sein Fazit.

«Das Gegenteil ist wahr!» Hans Bosshard sagt das ohne Erregung, nüchtern, mit seiner leisen Stimme. «Die Neubaustrecke käme dem Aargau zugute.» Und dann führt er aus, dass schon heute alle Intercity-, Eurocity-, ICE- und TGV-Züge den Aargau «links liegen lassen», denn dort hält keiner von ihnen, aber all diese Züge fahren heute mitten durch den Aargau und bringen ihm Lärm und belasten das Schienennetz, was den Regionalverkehr behindert. Der Aargau hätte — befreit von diesen Zügen — bessere Anschlüsse an die Knoten Zürich, Basel und Bern als heute, meint er.

Aber muss denn die Bahn wirklich alle Pendlerbedürfnisse erfüllen? Muss sie das Angebot ständig ausbauen? «Ja», sagt Hans Bosshard, «aber sie darf

BINGO!

Spielen, chatten und sofort gewinnen

jetzt auf www.bingo.ch

Höchster Jackpot
CHF 45'603.35



SWISSLOS

NEU MARKT

THEATER FÜR'S ESTABLISHMENT

DAS MAGAZIN

Elif Batuman

„Indiana Jones der Literatur“
Salongespräche Folge 18
Sonntag, 16. Oktober, 20 Uhr

Mit: Jan Küveler, Literaturwissenschaftler
Es liest: Katarina Romana Schröter
Moderiert von Daniel Binswanger

EINTRITT: 25 CHF / 20 CHF (ermässigt)

RESERVATION: tickets@theaterneumarkt.ch, 044 267 64 64
Theater Neumarkt, Neumarkt 5, 8001 Zürich

www.theaterneumarkt.ch

es nicht blind tun. Bedingung eines solchen Ausbaus wäre natürlich, die Tarife anzupassen.» Ein täglicher Pendler zwischen Zürich und Bern bezahlt heute mit dem GA für die Retourfahrt in der 2. Klasse nur 13,50 Franken, und das zur Stosszeit, alle S-Bahnen und Trams sind inbegriffen. Häufige Pendler profitieren heute zu stark vom GA-Preis, das ist unbestritten. «Man müsste das GA auf den Nahbereich beschränken plus 100 frei wählbare Tage auf dem ganzen Netz. Damit wären die Langstreckenpendler gezwungen, die teureren Streckenabonnemente zu kaufen oder den Wohnort zu wechseln», sagt Hans Bosshard.

Er erzählt dann von der kürzlich eingeweihten TGV-Neubaustrecke Rhin-Rhône, die 140 Kilometer lang ist, in fünf Jahren erstellt wurde und 2,3 Milliarden Euro gekostet hat. «Die von Perrelet und mir vorgeschlagene Neubaustrecke ist inklusive des Asts nach Basel nur halb so lang, das heisst, man kann schon mal grob die Kosten veranschlagen.» Die Sache ist — theoretisch — machbar: Die SBB beantragten kürzlich beim Bundesrat 5,7 Milliarden Franken, damit sie bis ins Jahr 2025 die Infrastruktur ausbauen können.

Der Zug nähert sich Zürich, die Sonne bricht durch die Wolken, die sich felsgrau über der Stadt türmen. Eine NZZ liegt, leicht zerfleddert, auf dem Polster. Auf der Titelseite zeigt sie eine Luftaufnahme der San-Blas-Inseln vor der Küste Panamas,

die Zeile darüber lautet: «Bedrohte Heimat von Panamas Kuna-Indianer». Ein Fallfehler, klar, es müsste «... Indianern» heissen. «So öppis regt mi uf», sagt Hans Bosshard. «Das darf nicht vorkommen. Es war einmal eine stolze Zeitung.»

Einer wie Hans Bosshard: Hat der eigentlich eine Modelleisenbahn zu Hause? Auf einmal ein atmosphärisches Spektakel, ein Regenbogen über dem Limmattal, zuerst einfach, dann doppelt, kräftige Farben, am Himmel explodiert das Licht vor mystischen Wolkensäulen. «Seit dreissig Jahren ist sie verpackt. Ich dachte, nach der Pensionierung würde ich sie wieder hervorholen.» Hans Bosshard räuspert sich, hustelt. Dann lacht er sein unentschlossenes Lachen. «Man hat so Illusionen im Leben.» •

MATHIAS NINCK ist Redaktor des «Magazins».
mathias.ninck@dasmagazin.ch
Der Fotograf ANDRI POL lebt in Basel.
Er arbeitet regelmässig für das «Magazin».
asa@andripol.com

Mein «Hier war es um mich geschehen» Parcours.

Zürich unterstützt vitaparcours. Und was Sie bewegt.

Machen Sie Zürich vitaparcours zu Ihrem persönlichen Erlebnis. 498 Mal in der Schweiz. Entdecken Sie jetzt Zürich vitaparcours als iApp und auf der neuen Website.



www.zurichvitaparcours.ch



ZURICH

vitaparcours ■■

«MAN DARF
KEINE
AFFÄRE DARAUS
MACHEN»



Warum nimmt der Komfort in den Zügen ab, während die Preise steigen? Eine Bahnfahrt mit SBB-Chef Andreas Meyer

Von MATHIAS NINCK

Am Mittwoch, dem 14. September 2011, um 15.10 Uhr treffe ich Daniel Bach, den Pressechef der SBB, im Caffè Spettacolo, einem Imbiss im Bahnhof Bern. Wir plaudern ein wenig, Bach sagt: «Um 15.25 Uhr kommen wir mit Andreas Meyer zusammen, beim Treffpunkt.» Rechtzeitig sind wir dort, Meyer steht ein paar Meter daneben mit Philippe Gauderon, dem Chef Infrastruktur, und drei anderen Männern. Er sieht uns, redet weiter. Andreas Meyer hatte eingewilligt, sich während einer Zugfahrt von Bern nach Zürich den Fragen des Journalisten zu stellen. Bach geht zu ihm hin, vermutlich, weil er möchte, dass Meyer den Reporter begrüsst und man ohne Gehetze zum Zug geht. Der Intercity nach Zürich fährt um 15.32 Uhr. Meyer redet weiter mit den Herren, um 15.30 Uhr verabschiedet er sich, übergibt seiner Sekretärin, die auch am Treffpunkt warten musste, ein Papier, dabei kippt seine Tasche um, ein paar Gegenstände kullern heraus, die Sekretärin bückt sich und stopft alles hurtig zurück an seinen Platz, Meyer streckt dem Reporter die Hand hin, «grüezi», eilt davon Richtung Geleise, Pressesprecher und Reporter hinterher. Auf dem Perron stehen zwei junge Mitarbeiterinnen der SBB, die den spurtenden Tross zum richtigen Zug und zum richtigen Wagen winken und erklären, wo ein Viererabteil reserviert ist.

Noch bevor wir richtig sitzen, fährt der Zug los. Auf seinem Platz entschuldigt sich Meyer, «nur kurz», zieht Akten hervor für die nächste Sitzung in Zürich, überfliegt sie, dann zieht er das Dossier hervor über den Reporter, das der Pressesprecher vorbereitet hat. Er überfliegt auch dieses, der Zug ist bereits in Bern-Wankdorf, dann sagt er, «okay, now I'm all yours».

Andreas Meyer, 50, trägt ein modisches, grau kariertes Hemd und hat dazu eine lila Krawatte ausgewählt. Er strahlt Rastlosigkeit aus, wirkt angespannt, die Haut zwischen seinen braunen Augen legt sich kurzzeitig zu einer Furche zusammen.

Ich habe in diesem Sommer, zusammen mit dem Bahnexperten Hans Bosshard, dreiundzwanzig Zugfahrten gemacht, in alle Richtungen der Schweiz, und bin genau zweimal kontrolliert worden. Und die Zugbegleiter in diesen Zügen waren überhaupt nicht im Stress, es waren normal besetzte Züge. Unser Eindruck ist, viele Zugbegleiter machen ihren Job nicht.

Da müsste man jetzt in jedem einzelnen Fall der Sache nachgehen und prüfen, warum sie nicht kontrolliert haben. Ich kann nur von den Fahrten sprechen, die ich selber mache. Wenn der Zugbegleiter nicht kommt, erkundige ich mich regelmässig, warum das so ist, und bis jetzt waren es immer gute Gründe.

Was wir beobachtet haben: Der Zugbegleiter steigt ein, setzt sich in sein «Büro».

Wenn das so ist, ist das sicher nicht positiv. Sicher gibt es mal ein schwarzes Schaf. Aber von einem solchen Einzelfall auf die Allgemeinheit der Zugbegleiter zu schliessen, ist nicht statthaft. Die Zugbegleiter machen im Durchschnitt ihre Aufgaben sehr gut.

Fragt man einen Zugbegleiter, warum sie nicht kontrollieren, lautet die Antwort: Die Einnahmesicherung hat bei uns nicht mehr oberste Priorität.

Natürlich hat die Einnahmesicherung eine hohe Priorität. Die höchste Priorität hat allerdings die Sicherheit der Fahrgäste im Zug.

Auf keiner meiner Fahrten bin ich irgendwie in Unsicherheit geraten.

Es ist ja gut, wenn Sie das nicht immer wahrnehmen. Der Zugbegleiter muss im Zug viele Dinge erledigen, die der Fahrgast gar nicht wahrnimmt. Wenn er etwa nachschauen muss, welche Informationen über Anschlüsse er durchzugeben hat.

Vielleicht sind die Zugbegleiter einfach nicht mehr motiviert.

Unsere Kundenbefragungen zeigen, dass der Service des Zugpersonals hoch geschätzt wird. Natürlich hat jeder mal einen schlechten Tag. Und natürlich gibt es auch mal einen Ausreisser.

Die Personalbefragungen zeigen hingegen, dass die Stimmung schlecht ist.

Gerade beim Zugpersonal gibt es Dinge, die sich negativ auf die Zufriedenheit auswirken, zum Beispiel die mangelnde Mitbestimmung bei den Dienstplänen und der Personalbestand. Wir wissen, dass wir an diesen Faktoren arbeiten müssen.

Ihre Begründung für die Einführung der 90-Franken-Busse lautete: «Der Zugbegleiter muss entlastet werden, damit er seine Rolle als Gastgeber besser wahrnehmen kann.» Mehrere SBB-Angestellte sagten mir: Wer so redet, hat nichts begriffen. Ist das bis zu Ihnen durchgedrungen? Ja, das habe ich auch gehört.

Sind solche Äusserungen von SBB-Angestellten nicht verheerend?

Man darf jetzt nicht aus ein, zwei Äusserungen eine Affäre machen. Tatsache ist, dass auch diese neue Regelung mit dem Personal besprochen und auf ihre Tauglichkeit geprüft wurde.

Was folgte, war ein vernichtendes Feedback.

Allen Leuten recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann. In einem Betrieb mit 28 000 Leuten passieren auch mal Fehler.

Die Bahn nimmt an, dass jeder, der ohne Billett den Zug besteigt, kriminelle Absichten hat. Sie sieht nicht, dass

es viele mögliche Ursachen dafür gibt, etwa einen Billett-automaten, der nicht funktioniert.

In Zeiten, wo man jeden Franken zusammenkratzen muss, um wieder für die Kunden investieren zu können, darf man nicht ausser Acht lassen, dass uns hier jedes Jahr ein zweistelliger Millionenbetrag entgeht. Die Leute spekulieren auf gewissen Strecken darauf, dass sie nicht kontrolliert werden können, zwischen Bern und Freiburg zum Beispiel, zwischen Zürich und Winterthur, es gibt einige solche Strecken in der Schweiz.

Gleichzeitig animieren Sie die Kunden dazu, kein Billett zu kaufen, indem man die Billettkontrolle schlittern lässt. Ich glaube, Sie waren noch nie zur Spitzenzeit in einem dieser Züge, wo ein Zugbegleiter Billette verkaufen musste. Jeder Billettverkauf dauert fünf Minuten. Er kommt dann gar nicht durch. Die Billettpflicht und den Aufschlag von 90 Franken führen wir ein wegen dieser speziellen Linien, wo es zu Spitzenzeiten eng ist. Ich will von Ihnen nur wissen: Sollen wir auf den zweistelligen Millionenbetrag verzichten, der ja auch wieder allen zugutekommt? Unsere Antwort ist: nein.

Würden die SBB diesen Aufschlag moderat gestalten und dafür die Zugbegleiter an den Einnahmen beteiligen, würde man dieses Geld locker reinholen. Die Zugbegleiter wären dann nämlich hoch motiviert, auch wirklich zu kontrollieren.

Ein interessanter Vorschlag mit einem gravierenden Nachteil: Wir würden die Kontrolleure geradezu auf die Jagd nach Schwarzfahrern schicken. Das wollen wir nicht. Sie sollen all ihre Aufgaben im Zug gleich ernst nehmen.

Das Signal mit dieser Busse ist: Lieber Kunde, wir sehen dich zuerst mal als Schwarzfahrer an. Kundenfreundlich ist das nicht.

Ich bin als Student jeden Tag mit dem Trämli in die Stadt gefahren, ich musste jeden Tag dafür sorgen, dass ich mein Billett dabei hatte. Im Regionalverkehr haben wir das auch. Sie unterschätzen das Potenzial dieser Einnahmen. Wir geben damit gerade der Einnahmesicherung eine höhere Priorität.

Die Dienstleistungen der SBB werden immer schlechter, der Preis steigt. Stimmt die These?

Ich glaube, generell stimmt sie nicht. Unsere Strategie ist es, die Kunden gut zu behandeln. Servicequalität halten wir hoch. Wir investieren jetzt in die neuen Doppelstockzüge, da hat man die vielfältigen Bedürfnisse der Kunden recht gut unter einen Hut gebracht.

Nur ein Beispiel: In der 1. Klasse hat es im Vorortzug heute vier Sitze nebeneinander, früher waren es drei. Man hatte mehr Platz auf dem einzelnen Sitz.

Die Kunden wollen das, sie wollen mehr Sitzplätze. Ich bin ja auch nicht grad der Schmalste, aber das Komfort-Level finde ich doch sehr gut. Gehen Sie mal nach Deutschland, in einen Regionalzug. Was hingegen stimmt: Wir haben noch altes Rollmaterial, das man ersetzen muss.

Durchsage im Zug nach Luzern: Wir sind drei Minuten verspätet. Eine sinnlose Durchsage. Ich hätte lieber erfahren, ob der Zug auf den Brünig wartet oder nicht. Das kann man allenfalls optimieren. Das nehme ich gerne mit.

An der Pressekonferenz, als Sie gewählt wurden, sagten Sie: «Eine gute Befindlichkeit der Angestellten ist mir ein Anliegen.» Die Befindlichkeit ist aber schlecht, gemäss Umfrage ist der Punkt «Vertrauen in die Führung» besonders schlecht. Ist Ihnen bewusst, dass die Million,

die Sie verdienen, dem einfachen Bähnler in den falschen Hals gerät?

Dass die Löhne ein wichtiges Thema sind und in den Medien gerne breitgeschlagen werden, ist mir bewusst.

Das ist doch ein starkes Symbol: Der oberste Bähnler verdient eine Million. Sie bekommen dann beim Personal solche Spitznamen wie «Taxi-Meyer».

Es ist mir einfach zu dumm, zu solchen Themen ein Statement abzugeben. Wenn ich mit sehr viel Gepäck am Morgen früh losmuss, nehme ich halt mal ein Taxi. Etwas muss ich aber klarstellen: Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind hoch motiviert und identifizieren sich sehr stark mit den SBB. Was stimmt, ist, dass wir schlechte Werte haben beim Vertrauen in die Führung. Mir gefällt das auch nicht. Aber es gibt verschiedene Ursachen dafür. Eine davon ist, dass ich viele Sachen aufdecken musste, die die SBB-Angestellten nicht gewohnt waren. Zum Beispiel die Mängel beim Unterhalt. Das gibt dann eine Wechselwirkung. Im Übrigen bin ich in einer Region aufgewachsen, wo es viele Pöstler, Zöllner, SBB-Angestellte hatte, mir ist die Perspektive der Menschen in diesem Unternehmen sehr wohl bewusst. Wenn man so grosse Verantwortung trägt, für 28 000 Leute, wird halt vieles auch zugespitzt. Die Leute glauben zudem weniger der internen Kommunikation als den Medien.

Die Medien sind schuld am Image?

Nein, nein, überhaupt nicht. Ich sage, es gibt Leute, die einen persönlichen Kontakt mit mir hatten, zum Beispiel bei den Basisdialogen, die ich mache, und andere, die sich eher aus den Medien informieren. Es waren die Medien, die diese Taxi-Geschichte gedreht haben. Es gibt aber viele Eisenbahnangestellte, die sehr wohl verstehen, welche Verantwortung und welche Belastung mit meiner Aufgabe verbunden sind.

Thema Italienverkehr. Das Italiengeschäft ist schwer beschädigt. Der Cisalpino ist täglich mehrmals stark verspätet, oft fällt er ganz aus. Wie wollen Sie dieses Geschäft reparieren?

Mit einer besseren Angebotsqualität und vor allem mit ausreichendem Rollmaterial.

Warum haben Sie den Pannenzug Cisalpino nicht längst ersetzt?

Wenn Sie mir sagen, wie ich den alten Pendolino, den ETR 470, ersetzen kann, mache ich es von heute auf morgen.

Die SBB wissen seit vierzehn Jahren, dass diese Züge nicht funktionieren. Von Anfang an blieben sie stehen oder fielen aus oder fingen im Tunnel Feuer. Und Sie sagen, wir fahren noch weiter mit diesem Lotterzug bis 2014. Sie steigen reichlich spät aus.

Wir haben in den letzten vier Jahren verschiedene Massnahmen ergriffen, um die Zuverlässigkeit dieser Züge zu erhöhen, auch zusammen mit den Italienern, jetzt sind die Weichen gestellt. Wir haben stark darunter gelitten, dass die Ersatzzüge, die man vor sieben Jahren bestellt hat, die Pendolini ETR 610, drei Jahre verspätet geliefert wurden.

Warum hat Richard Branson mit seiner Privatbahn Virgin Line in England eigentlich keine Probleme mit den Pendolini, und die SBB haben ständig Probleme?

Er hat erstens nicht denselben Fahrzeugtyp, und zweitens müssen seine Züge nicht auf zwei Stromsystemen fahren können.

Das Problem ist doch, dass die SBB beim Aushandeln des Vertrages den Preis so stark gedrückt haben, dass Alstom das Interesse an dem Zug verlor. Kann es sein, dass

Branson einen anständigen Preis bezahlt und deshalb am Ende gute Züge bekommen hat?

Da kennen Sie Branson aber schlecht.

Wirklich? Das wissen Sie also garantiert, dass Branson nicht viel anständiger verhandelt hat als die SBB?

Nein, das weiss ich nicht garantiert. Aber die SBB haben sicher nicht beim Preis überrissene Forderungen gestellt zulasten der Qualität.

Sie haben versprochen, dass die alten Pendolini bis spätestens 2014 ausgemustert sein werden. Wird dann das neue Rollmaterial bereitstehen?

Wir arbeiten an einem Rollmaterialkonzept. Und wir gehen davon aus, dass wir das schaffen.

Wie managen Sie künftig den Verkehr nach Mailand?

Die Italiener sind, wenn sie in der Schweiz fahren, auf uns angewiesen und umgekehrt. Das ist so, nur schon von der Trasse her. Ich habe kürzlich mit dem Chef der italienischen Staatsbahn angeschaut, wie die Zugangsbedingungen sein werden ab dem Jahr 2015. Im Knoten Milano. Eine Trasse zu haben, die fahrplangemäss reinführt in den Knoten Milano, ist schon eine grosse Herausforderung.

Wer managt künftig den Mailand-Verkehr? Die Schweiz oder Italien oder beide zusammen?

Es gibt kein gemeinsames Joint Venture mehr, man betreibt und unterhält nicht mehr gemeinsam die Züge.

Wissen Sie, mit welchem Rollmaterial Sie dieses Geschäft betreiben werden?

Nein. Da gibt es verschiedene Lösungen, die wir im Moment genau prüfen. Wenn es spruchreif wäre, hätten wir Sie zu der entsprechenden Pressekonferenz eingeladen.

Bis 2014 muss Ersatz da sein für die alten Pendolini.

Wie soll das gelingen? Die Züge müssten doch längst bestellt sein.

Im Jahr 2014 werden sicher keine neuen Züge da sein. Wenn die neueren Pendolini, die ETR 610, dann mal richtig funktionieren, ist es möglich, dass wir diese einsetzen. Das ist eine Option. Wenn nicht, gibt es noch Alternativen.

Welche?

Darüber spekuliere ich nicht. Sie dürfen davon ausgehen, dass wir daran arbeiten.

Nochmals: Wird 2014 genügend Rollmaterial bereitstehen für den Italienverkehr?

Wir werden Ihnen die Ablösung des ETR 470 dann bekannt geben, wenn sie kommunizierbar ist. (Pause) Es ist so, diese Baustelle ärgert uns, es ist ein Geschäft, das langsam reagiert. Es ist eine schwierige Entscheidung, den Pendolino ETR 470 aufzugeben, obwohl er sein natürliches Lebensende noch nicht erreicht hat.

Lautsprecherdurchsage:

«Meine Damen und Herren, wir treffen im Hauptbahnhof
Zürich auf Gleis 7...
auf Gleis 12 ein. Aussteigeseite links.»

2016 wird der Gotthard eröffnet. In Chiasso fehlt für den Güterverkehr der Anschluss an die Nord-Süd-Achse — ein ziemliches Debakel.

Erstens mal gibt es Staatsverträge. Und jetzt haben wir die Zusage der italienischen Staatsbahn, dass sie die Kapazität, die wir runterbringen, das sind bis zu 260 Güterzüge pro Tag, in

Chiasso abnehmen werden. Wir haben sie aufgefordert, uns zu zeigen, wie sie das machen wollen, sie haben ein erstes Konzept vorgelegt. Wir prüfen jetzt, ob das realistisch ist. Im ersten Quartal 2012 werden wir eine Aussage darüber machen können, ob das geht.

In den letzten zwanzig Jahren gab es zahlreiche solche Staatsverträge und Zusicherungen. Lauter wertloses Papier.

Darum ist es wichtig, dass wir mit den Nachbarbahnen gute Beziehungen pflegen und uns gegenseitig ständig auf dem Laufenden halten. Und dann muss man auch überprüfen, was der tatsächliche Fortschritt ist. Sonst erlebt man kurz vor Torschluss eine böse Überraschung.

Was bei der Gotthard-Eröffnung nicht auszuschliessen ist.

Genau darum haben wir mit den Italienern gerade jetzt ein sauberes Arbeitsprogramm abgemacht mit allen Meilensteinen. Und wenn ein Meilenstein nicht erreicht wird, gehen bei uns die Alarmglocken los. Man muss ständig überprüfen, was versprochen wurde, Verträge allein sind nichts wert. Sehen Sie, das ist professionelles Management.

Der Zug fährt in Zürich HB ein, bremst, hält.

Ich möchte noch kurz das Projekt Bahn 2030 diskutieren.

Es geht um den notwendigen West-Ost-Ausbau. Warum wollen Sie die alte Strecke ausbauen statt einer neuen Direktlinie Roggwil-Altstetten, die billiger wäre, billiger betrieben werden könnte, keinen Mischverkehr hätte und auf der man in einer Dreiviertelstunde Zürich-Bern fahren könnte?

In erster Priorität müssen wir den gravierenden Engpass zwischen Zürich und Olten beheben. Sonst können wir auf der Ost-West-Achse nicht genügend Züge rollen lassen, um die stetig wachsende Nachfrage aufzufangen. Wir möchten unseren Kunden auch in Zukunft genügend Sitzplätze anbieten.

Es gibt den Vorschlag von Hans Bosshard und Jürg Perrellet, den Sie sicher kennen und der sehr elegant ist, weil er die genannten Vorteile hat. Erwägen Sie den zumindest?
Der Vorschlag hat durchaus seinen Reiz, aber zu viele Nachteile. Die Neubaustrecke Roggwil-Altstetten entlastet die Strecke Zürich-Olten zu wenig. Zudem ist sie nicht etappierbar und entsprechend teuer. Wir bauen die Ost-West-Achse lieber schrittweise aus, und zwar so, dass wir die Geschwindigkeit in einem späteren Schritt erhöhen können.

Es wäre eine reine Personenverkehrsstrecke. Der Güterverkehr lief weiterhin über die alte Strecke. Das ist doch eine geniale Idee.

Das wäre ein Vorteil. Zumal wir den Personen- und Güterverkehr auch so weit als möglich entmischen wollen. Aber diese Investitionen bringen insgesamt zu wenig, um sie zu rechtfertigen. Wir können uns dieses Projekt nicht leisten. ●

MATHIAS NINCK ist Redaktor des «Magazins».
mathias.ninck@dasmagazin.ch