

## Thema

## Bahnsystem Schweiz

## Der Kampf um den Fernverkehr

Die BLS und die Südostbahn machen den SBB Bahnlinien streitig. Doch bevor der Bund im Herbst über die Neuvergabe der Konzession entscheiden muss, könnte es zu einem Kompromiss kommen.

Richard Aschinger

Ende 2017 läuft die Konzession des Bundes für den Bahnfernverkehr aus. Seit die BLS 2004 gezwungen wurde, ihre historischen Linien von Brig und Interlaken ins Mittelland aufzugeben, betreiben die SBB im Fernverkehr ein Monopol. Doch diesmal wird ihre Konzession nicht mehr diskussionslos verlängert werden. Die zwei nach einer Fusionswelle übrig gebliebenen grösseren Normalspur-Privatbahnen, die Berner BLS und die Südostbahn (SOB) mit Sitz in St. Gallen meldeten Interesse an, auf bisherigen SBB-Strecken auch eigene Fernverkehrszüge fahren zu lassen.

Die BLS entwickelte Pläne für ein statisches Fernverkehrsnetz: Im Zentrum steht die Forderung, ab Interlaken via Bern, Olten, Liestal nach Basel, und von Bern mit Halt in Aarau nach Zürich und zum Flughafen zu fahren. Ergänzt hat die BLS ihr Wunschpaket mit defizitären Linien wie Bern-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds-Le Locle, Bern-Biel, oder Bern-Freiburg-Bulle.

Die SBB vertraten von vornherein eine einfache Position: Wie bisher eine einzige Konzession für die SBB, für den ganzen Fernverkehr. Beim Fernverkehr gehe es um ein Gesamtsystem im nationalen Interesse, das technisch und wirtschaftlich keine Zerstückelung und Doppelspurigkeiten ertrage.

### Der Vertrag war unterschriftsreif

Im Herbst 2016 begannen vom BAV moderierte Einigungsverhandlungen der Privatbahnen mit den SBB. Die Aufgabe der Konzessionsbehörde ist heikel: Man will selbstherrliche Tendenzen der Monopolbahn mit etwas Wettbewerb aufbrechen, ohne Gefahr zu laufen, das gut funktionierende Bahnsystem zu beschädigen. Die Gespräche wurden von den Bahnen mit hoher Priorität geführt. Oft waren die Chefs anwesend: Andreas Meyer (SBB), Bernard Guillemon (BLS) und Thomas Küchler (SOB). An der Sitzung vom 15. Februar, so rapportiert BLS-Sprecher Hugo Wyler, habe man bei den Privatbahnen und beim BAV geglaubt, ein Vertrag sei unterschriftsreif. Aber nach 9 Minuten habe der nicht anwesende SBB-Chef die Verhandlung mit den angehenden Vertretern von BAV, BLS und SOB telefonisch platzen lassen, mit der Weisung, die SBB würden unter keinen Umständen Konzessionssteile aufgeben.

### BLS

Zurück zu altem Stolz



Bernard Guillemon, BLS-Chef.

Jahrzehntelang hatte die zu 56 Prozent vom Kanton Bern kontrollierte «Privatbahn» nationale und internationale Züge von Interlaken und Brig nach Basel geführt. Im Hinblick auf die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels musste sie 2004 auf den Fernverkehr verzichten. Die SBB überliessen der BLS die Berner S-Bahn und die durch die Neubaustrecke Bern–Olten ins Abseits versetzte Linie von Bern durch das Emmental nach Luzern. Da war die «Berner Alpenbahn» im Personenverkehr nur noch eine Regionalbahn.

Mit dem Ende der SBB-Konzession sah man die Chance, wieder in den Fernverkehr einzusteigen. Ziel sollte es sein, zusätzlich zu Intercity-Zügen ein speziell auf die Bedürfnisse der Hauptstadtregion ausgerichtetes Angebot von direkten Zügen aufzubauen: Im Vordergrund stehen zwei Linien im Ost-West-Verkehr: Interlaken–Spiez–Thun–Bern–Olten–Liestal–Basel und Bern–Aarau–Zürich–Zürich-Flughafen mit Halt auch in Bern-Wankdorf, der am schnellsten wachsenden Haltestelle der BLS. Die Züge sollen mit neuem Wagenmaterial hohen Komfort

erreichen, es soll eine Verpflegungsmöglichkeit und Zugbegleiter geben. Auch auf der Nord-Süd-Achse soll ein neues Angebot entstehen: Die heute schon von Regioexpress-Zügen der BLS befahrene Strecke La Chaux-de-Fonds–Bern wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) vom Regional- in den nicht subventionierten Fernverkehr umgeteilt. Die BLS möchte sie im Stundentakt übernehmen bzw. weiterbetreiben und in Bern mit dem «Lötschberger» Richtung Oberland und Brig verbinden. Seit 2016 fährt die BLS zudem von Brig nach Domodossola.

Man pflegte auch weitere Expansionspläne und -träume: Eine «Rückeroberung» des integralen Lötschbergverkehrs, durch den Basistunnel und über die Bergstrecke, eine Verlängerung der BLS-Linie Bern–Murten über Payerne nach Lausanne, eine Übernahme der SBB-Linie von Bulle über Freiburg nach Bern und zusätzlich zur S-Bahn von Bern nach Biel eine Übernahme der Regioexpresszüge von den SBB. In Bern will die BLS mehr kostengünstige und kundenattraktive Durchgangszüge führen. Der Hauptkonflikt mit den SBB entstand in den Verhandlungen aus der Forderung der BLS, neue Fernverbindungen müssten direkt in der Konzession zugesprochen werden und nicht in einem Vertrag mit den SBB. Nach der Erfahrung von 2004 will die zehnmal kleinere BLS «auf Augenhöhe» mit den SBB geschäften. (ra.)

Andere Verhandlungsteilnehmer erklären, die Erwartung, die SBB würden eine Vereinbarung unterschreiben, sei wohl naiv gewesen. Meyer habe seine Position vom Anfang nie verändert. Die BLS habe das Scheitern der Verhandlungen mit ihrer harten Forderung mitverursacht, neue Streckenzuteilungen seien in der Konzession und nicht per Vertrag zwischen den Privatbahnen und den SBB festzulegen. Die SBB schrieben in einem Communiqué, man bedaure, dass eine «Mehrbahnenlösung mit einheitlicher Konzession nicht zustande gekommen» sei. Im Klartext: Inhaltlich sei ein Kompromiss möglich, aber nur auf der Basis einer Monopolkonzession für die SBB.

Nach dem Abbruch der Verhandlungen hat das BAV die Privatbahnen aufgefordert, bis zum 9. September Konzessionsgesuche einzureichen, damit vor dem Fahrplanwechsel vom 7. Dezember entschieden werden könne. BAV-Direktor Peter Füglistaler publizierte Wegleitungen für den Konzessionszuteilungsprozess. Es gebe «keine Versteigerung» von Strecken erklärte Füglistaler in Interviews. Geprüft werde insbesondere die Qualität der Vorschläge für Kunden und die Wirtschaftlichkeit. Unverändert bleiben werde der Zugang mit allen Fahrausweisen zu allen Zügen ohne obligatorische Reservation. Als zentrale Rahmenbedingung definierte das BAV eine Hierarchie im Fernverkehr:

● Das Premiumnetz, das die Metropolen Zürich, Genf, Basel, Bern, Lausanne unter sich und mit den Landesflughäfen im Halbstundentakt verbindet und «Handlungsräume» der Schweiz an europäische Hauptverkehrsachsen anbindet. Im Premiumnetz gelten besondere Qualitätsanforderungen: Rollmaterial von hoher Qualität, Verpflegungsmöglichkeit (Speisewagen oder Minibar), Zugbegleitung. Das BAV stellt fest, das Premiumnetz müsse von einer Hand geführt werden. Im Klartext: Für den Intercity-Verkehr sieht man im Bundeshaus keinen geeigneten Bewerber ausser den SBB.

● Im Basisnetz des Fernverkehrs können mehrere Bahnen operieren. Es stellt laut Weisungen des BAV die Feinerschliessung des Landes mit Fernverkehr im Stundentakt sicher, erschliesst alle Handlungsräume und bindet die grossen und mittleren Zentren an die Metropolen an. Wo technisch möglich können Basislinien auch kleinere touristische Zentren erschliessen. Das Basisnetz kann auch Vor-

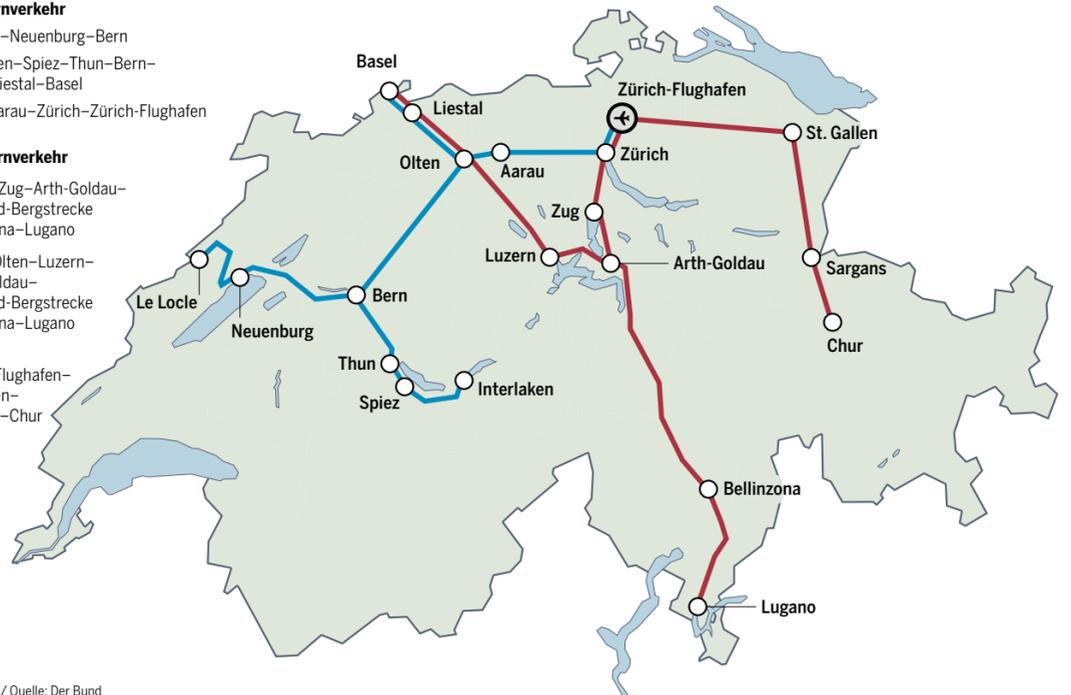
### Diese Strecken wollen BLS und SOB übernehmen

#### BLS Fernverkehr

Le Locle–Neuenburg–Bern  
Interlaken–Spiez–Thun–Bern–Olten–Liestal–Basel  
Bern–Aarau–Zürich–Zürich-Flughafen

#### SOB Fernverkehr

Zürich–Zug–Arth-Goldau–Gotthard-Bergstrecke  
Bellinzona–Lugano  
Basel–Olten–Luzern–Arth-Goldau–Gotthard-Bergstrecke  
Bellinzona–Lugano  
Zürich–Zürich-Flughafen–St. Gallen–Sargans–Chur



Bund-Grafik ib / Quelle: Der Bund

stadtbahnhöfe von Metropolen bedienen (z. B. Zürich-Altstetten und Oerlikon, Bern-Wankdorf oder Renens). Im Premium- wie im Basisnetz sieht das BAV für jeden Passagier einen Sitzplatz vor.

Offiziell sind die drei Bahnen jetzt dabei, auf den 9. September Konzessionsgesuche zu verfassen. Das BAV hätte bis zum Fahrplanwechsel im Dezember drei Monate Zeit zu entscheiden. Weil die Bundesbahnen zu 100 Prozent der Eidgenossenschaft gehören, soll der Prozess von unabhängigen Beratern begleitet werden. Dafür hat das BAV die Basler Rapp Trans AG engagiert.

### Was läuft hinter den Kulissen?

Die Verfahrensfristen scheinen wenig realistisch. Es lässt sich die Erwartung erkennen, dass rasch neue Verhandlungen beginnen und zu einer vertraglichen Einigung führen müssen. Dass wieder verhandelt wird, will noch niemand bestätigen. Bei den SBB heisst es sibylli-

nisch: «Wir sind weiterhin bereit für eine Lösung.» Bei der Südostbahn wird erklärt, man wolle zuhänden der Generalversammlung Ende Juni ein Konzessionsgesuch vorlegen. Aber man scheint guten Mutes, dass die SBB bis dann ohne Konfrontation eine Lösung möglich machen. Auch die BLS, die in der gescheiterten Verhandlungsrunde mit den SBB im schärfsten Konflikt stand, scheint den Kompromiss zu suchen. Sprecher Wyler sagt heute, man sei «einer partnerschaftlichen Lösung nicht abgeneigt».

Nach dem Fahrplanwechsel 2017 werden voraussichtlich noch keine BLS- und SOB-Züge nach Basel und Zürich fahren. Nach einem Entscheid gilt es zuerst Rollmaterial zu beschaffen. Vorgesehen ist deshalb, die SBB-Konzession um drei Jahre zu verlängern. Wenn nicht alles täuscht, werden spätestens 2020 im Zürcher Flughafenbahnhof mit oder ohne einheitliche Konzession neben SBB-auch BLS- und SOB-Züge aufkreuzen.

### Was ist Fernverkehr?

Seit der Bahnreform von 1996 sind Fern- und Regionalverkehr völlig unterschiedliche Geschäfte: Bei der jetzt umstrittenen Bahnkonzession geht es nur um den **Fernverkehr**. Heute betreiben die SBB landesweit den ganzen Fernverkehr. Sie erzielten damit 2016 einen Gewinn von rund 140 Millionen Franken. Im Rahmen der Konzessionsvorgaben haben Betreiber Freiheiten in der Angebotsgestaltung. Verluste auf einzelnen Strecken müssen durch Gewinne auf anderen ausgeglichen werden. Subventionen gibt es keine.

Der **Regionalverkehr** funktioniert ganz anders: nach dem Bestellerprinzip. Bund und Kantone bestellen und zahlen Leistungen. Unternehmerische Freiheit gibt es praktisch nicht, die Geldgeber kontrollieren alles. Bund und Kantone zahlten 2016 je eine Milliarde Franken Subventionen – rund die Hälfte der Kosten. Im Regionalverkehr sind landesweit 120 Bahn- und Busunternehmen tätig. (ra.)

### SOB

Voralpenexpress als Leistungsausweis



Thomas Küchler, SOB-Chef.

Die Südostbahn (SOB) ist mit 257 Millionen. Personenkilometern pro Jahr und rund 560 Mitarbeitern eine kleine Bahn. Zum Vergleich: Bei den SBB sind es fast 20 000 Millionen Personenkilometer und 30 000 Angestellte. Das heute im subventionierten Regionalverkehr betriebene Netz der SOB umfasst den Voralpenexpress von St. Gallen über Rapperswil, Arth-Goldau bis Luzern, die S-Bahn von St. Gallen über Altstätten, Sargans, und Uznach und Regionalnennlinien ins Toggenburg und nach Einsiedeln. Sie ist kleinräumig verwurzelt: 36 Prozent der Aktien gehören dem Bund, 49 Prozent sechs Kantonen und zahlreichen Städten, Gemeinden und Bezirken, 15 Prozent Privatpersonen.

Ihre zwei in Zürich verknüpften Projekte «Fernverkehr Ostschweiz» und «Fernverkehr Gotthard» umfassen über 500 Kilometer neue Streckenlänge. Das ist eine Verdoppelung ihrer bisherigen Produktion. Direktor Thomas Küchler erklärt, im heutigen Bahnmarkt brauche eine Bahn grössere Produktionseinheiten. Der Einstieg in den Fernverkehr ermögliche es der SOB, im Interesse von Pendlern und Tourismus Initiative zu entwi-

ckeln. Die SOB habe die mit Detailfahrplänen präsentierten Projekte auf Machbarkeit im Gesamtnetz prüfen lassen, sagt Küchler. Dank rationaler Organisation soll das bedeutende Mehrangebot Bund und Kantone weniger kosten.

Im Projekt Ostschweiz fährt stündlich ein Zug von Chur durch das St. Galler Rheintal über St. Gallen zum Flughafen und nach Zürich. 16 Halte sollen Regionalzentren untereinander und schnell und direkt mit Zürich und dem Flughafen verbinden. Im Projekt Gotthard bewirbt sich die SOB um die heute von den SBB betriebene Gotthard-Bergstrecke: Stündlich fährt ein Zug von Lugano über Arth-Goldau mit Weiterfahrt Richtung Zürich und Schwyz sowie auf Touristen aus Luzern, vom Schiffsverkehr auf dem Vierwaldstättersee, in der Gotthardregion und im Tessin. Der Anschluss an den Ostschweiz-Zug in Zürich bringt stündliche Verbindungen mit dem Flughafen.

Die Südostbahn verspricht attraktives Rollmaterial mit Zugbegleitung. Als Leistungsausweis, dass sie die grosse neue Aufgabe organisatorisch und wirtschaftlich bewältigen könnte, präsentiert die SOB den «Voralpenexpress». Dort hat sie mit bescheidenen Mitteln bei Pendlern und Touristen beliebte Angebote aufgebaut. (ra.)

### SBB

Am Gotthard Chance verschlafen



Andreas Meyer, SBB-Chef.

Zitiert werden will niemand: Aber in Gesprächen ist Irritation über monopolistische Selbstgerechtigkeit der SBB-Führung nicht zu überhören. Zum schroffen Ausstieg aus den Einigungsverhandlungen mit den Privatbahnen fällt der Satz: «Es fehlt an Sensibilität.» Zum Angebot der SBB im Nord-Süd-Verkehr seit Eröffnung des Basistunnels sagt ein bekannter Urner: «Die SBB haben die Chance zum Aufbau eines kundenorientierten Angebots verschlafen.» Ergebnisse der Personalumfrage 2016 bestätigen das Malaise: Zur Aussage: «Ich habe Vertrauen in die Konzernleitung» antworten konzernweit nur 50 Prozent der Angestellten mit Ja. Der Fahrplan am Gotthard liefert Indizien, dass die SBB auf regionale Pendler und Touristen ausgerichtete Angebote nicht machen können oder wollen. Das IC-Angebot zielt vor allem auf Zürich. Für Luzern, Bern und Basel bringt es kaum Fort-, für Uri gar Rückschritte. Enttäuschend ist die Situation auf der Bergstrecke: In Erstfeld ist auf einen S-Bahnzug umzusteigen. Nur an Wochenenden und im Sommer fahren einzelne direkte Züge. (ra.)