

Denis von Burg und
 Pascal Tischhauser

Bern Seit bald 15 Jahren haben die SBB das Monopol auf den meist rentablen Fernverkehrsstrecken. Jetzt erhalten die SBB mit der Berner BLS ernsthafte Konkurrenz. Sie müssen sich auf das Ende ihres Monopols einstellen. Denn gemäss Recherchen der SonntagsZeitung ist die BLS mit einem «aussichtsreichen Konzept» in die laufenden Verhandlungen über die Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen eingestiegen. Sie stellt Ansprüche auf Fernverkehrslinien, die Bern und das Berner Oberland direkt mit den Flughäfen Zürich und Basel sowie dem Jura verbinden sollen.

Der BLS-Kommunikationschef Hugo Wyler bestätigt erstmals: «Die BLS ist mit einem Fernverkehrskonzept an den Gesprächen über die Neuvergabe der Konzessionen beteiligt.» Dieses beinhaltet «ein Paket von Fernverkehrslinien. Es ist insgesamt ausgeglichen mit rentablen und unrentablen Linien.» Details des Konzeptes kommentiert die BLS nicht.

Die SonntagsZeitung kennt indes das Kernstück des Paketes. Die BLS will in Zukunft die heutige SBB-Linie Basel–Olten–Bern betreiben und diese ins östliche Berner Oberland bis Interlaken verlängern. Gleichzeitig plant die BLS eine direkte Verbindung von Interlaken über Bern, Olten, Aarau und Zürich bis zum Flughafen Kloten. Drittes Kernelement sind direkte Verbindungen von Bern über Neuenburg in den Jura bis Le Locle.

Mit der Anbindung des Tourismusgebietes Interlaken und des östlichen Berner Oberlandes an die Flughäfen Basel und Zürich

BLS greift SBB auf wichtigen Hauptlinien an

Die Berner Regionalbahn will Strecken bis zu den Flughäfen von Zürich und Basel übernehmen



will die BLS ihre Tradition als Tourismusbahn weiterentwickeln. Der «Lötschberger», eine Regionalverbindung vom Berner Mittelland Richtung Kandersteg und über die Lötschberg-Bergstrecke ins Wallis, gilt als Erfolgsgeschichte.

Die BLS nimmt für sich in Anspruch, mit ihrem Angebot dem ganzen ÖV-System Vorteile zu bringen. Regional stark verankerte Bahnen könnten in ihrem Gebiet mit einer Kombination aus Regional- und Fernverkehr effizienter fahren. «Mit einer attraktiven Liniengestaltung können wir die Kundenbedürfnisse besser erfüllen und auch kostengünstiger fahren», begründet Wyler den Angriff auf die SBB. «Dies entlastet Bund und Kantone, die die Defizite im Regionalverkehr tragen. Unser neues Regional- und Fernverkehrskonzept ist somit auch eine Antwort auf den zunehmenden Abgeltungsdruck», argumentiert er.

Der Wettbewerb soll das Servicewägelchen retten

Zu den Chancen der BLS will sich niemand äussern, weder im Bundesamt für Verkehr (BAV) noch in der Bahnbranche und erst recht nicht in den Kantonen. Das Thema ist zu explosiv. Gemäss Insidern ist aber der Druck gross, der BLS wieder Fernverkehr zu geben und das SBB-Monopol zu knacken.

In der Konzessionsbehörde BAV sei das Interesse enorm, jetzt mindestens teilweise Wettbewerb herzustellen, heisst es. Man wolle so das «Wägelchen» stoppen, wird kolportiert. Die angekündigte Abschaffung der Verpflegungswagen durch die SBB ist längst ein Politikum geworden. Der Kampf ums Wägelchen steht aber nur stellvertretend für die Kritik an der man-

gelnden Serviceleistung der SBB. So erhoffte sich das BAV, dass mit der neuen Konzessionsvergabe der Service in den Zügen verbessert werde. Jedenfalls sind die Qualität der Zugbegleitung, die Servicewagen oder der WLAN-Zugang Teil der Vergabekriterien.

Auch die Kantone, teils Eigner der Regionalbahnen, drängen darauf, ihre Bahnen am Fernverkehr zu beteiligen. Denn im Fernverkehr dürfen im Gegensatz zum direkt subventionierten Regionalverkehr höhere Gewinne gemacht werden. «Man muss unseren Regionalbahnen diese Möglichkeit geben, wenn sie sich weiterentwickeln und im Regionalverkehr effizienter werden sollen», sagt ein Regierungsvertreter. Mit den Railcitys, also den Bahnhofskaufzentren, und dem Fernverkehr liegen die Cashcows des ÖV-Geschäfts praktisch ganz in der Hand der SBB.

Auch Verkehrsverbände wünschen sich Wettbewerb: «Er kann anspornen», sagt VCS-Sprecher Matthias Müller. Gleichzeitig betont er, zentral sei, dass keine Parallelstrukturen aufgebaut würden, die zu höheren Billettpreisen führen könnten.

Mit der BLS tritt erstmals ein potenter Konkurrent gegen die SBB an. Als Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn hatte sie bis 2001 verschiedene Fernverkehrslinien in der Nordwestschweiz und im Berner Oberland betrieben. Heute führt sie die weit ins westliche Mittelland reichende Berner S-Bahn, die Bergstrecke und den Autoverlad am Lötschberg. Sie ist mit 3000 Mitarbeitern hinter den SBB die Nummer zwei unter den Schweizer Bahnen. 2015 legten die Passagiere der BLS auf dem Bahnnetz insgesamt 933 Millionen Kilome-

ter zurück. Das ist wenig im Vergleich zu den 33 000 Angestellten der SBB und deren 18 Milliarden Personenkilometern. Trotzdem gilt das Angebot der BLS in den Verhandlungen als «seriös».

Neben der BLS will sich auch die Ostschweizer Südostbahn (SOB) um Fernbahnstrecken bewerben. Sie möchte die Strecke Chur–St. Gallen–Zürich sowie die Gotthardbergstrecke betreiben. Die SOB ist – gemessen an den Passagieren – aber 40-mal kleiner als die SBB und gilt damit als weit weniger potent als die BLS.

Die SBB wollen ihr Monopol nicht kampfflos hergeben

Vor allem aber ist der Widerstand der SBB massiv. Zwar sitzen sie noch immer in den vom BAV geführten Einigungsverhandlungen. Jetzt machen die Bundesbahnen aber klar, dass sie keine Linie abgeben möchten. Auf Anfrage kündigen sie sogar an, im Sommer ein Konzessionsbegehren für das gesamte Netz zu stellen. Und sie warnen, dass eine «Zerstückelung» des Fernverkehrs zu Mehrkosten führe.

Hinter den Kulissen wird zudem die Fähigkeit der Regionalbahnen in Zweifel gezogen, rasch Fernverkehrslinien übernehmen zu können, weil ihnen dazu das Rollmaterial fehle. BLS und SOB sehen das anders – auch weil die SBB verpflichtet wären, beim Verlust einer Konzession das entsprechende Rollmaterial der Nachfolgerin zur Verfügung zu stellen.

Seit das Angebot der BLS bekannt ist, gilt es in der Bahnbranche als «sehr wahrscheinlich», dass das Fernverkehrsmonopol der SBB mindestens auf einigen Linien rund um Bern bald Geschichte ist.

Quelle: Sonntagszeitung vom 12. Februar 2017

