



Mit der Südostbahn SOB von Basel über den Gotthard direkt nach Lugano – und das eigenwirtschaftlich und ohne Subventionen. Kann und will das BAV bei solchen Perspektiven am SBB-Angebot mit Umsteigen und Finanzbeihilfen festhalten?

Schweiz

Quo vadis Personenverkehr?

Bundesrat, Parlament, Behörden und Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen SBB tun sich schwer mit der europäischen Bahnreform. Während der Gütertransitverkehr im EU-Kontext gut funktioniert, ist der Personenverkehr aus einem anderen Holz geschnitzt.

Bahngesellschaften der Schweiz wie die BLS AG und die Schweizerische Südostbahn AG (SOB) rütteln an den historischen Gepflogenheiten. Während die SOB neue, umsteigefreie und serviceorientierte Streckenverbindungen von Zürich und Basel über den Gotthard nach Lugano sowie eine umsteigefreie Verbindung Chur – St. Gallen – Flughafen Zürich – Zürich publik macht und so offensiv die Zulassung einfordert, will die BLS der SBB die Konzession für die Strecke Brig – Domodossola und für den Autoverlad Simplon streitig machen. Diese Entwicklung folgt privaten Modellen in Schweden und Österreich, wie MTR Express auf der Strecke Stockholm – Göteborg respektive WESTbahn auf der Linie Wien – Salzburg/Linz. Beide operieren im Fernverkehr mit modernen Serviceangeboten im Wettbewerb zu den staatlichen Bahnen.

Unmut über die SBB wächst

Das Konzernergebnis betrug 2015 245,7 Millionen Schweizer Franken

(225 Millionen Euro) und lag damit um ein Drittel niedriger als im Vorjahr. Mit einem Betriebsertrag von 8,7 Milliarden Franken (8 Milliarden Euro) schiebt das Unternehmen 2015 eine um eine halbe Milliarde erhöhte Nettoverschuldung von 8,2 Milliarden Franken (7,5 Milliarden Euro) vor sich her. Vom Betriebsertrag werden 38,5 Prozent oder 3,4 Milliarden durch die öffentliche Hand beigetragen. Langsam wächst im politischen Lager der Unmut über das „notleidende“ Unternehmen und der Druck, aus dem starren System des Bundesbetriebes auszurechnen.

Um dem stetig lauter werdenden Ruf nach Verbesserungen des Angebots und des Fahrkomforts nachzukommen (Viertel- respektive Halbstundentakt im Regional- respektive Intercityverkehr), investierte der Personenverkehr 828 Millionen Schweizer Franken (760 Millionen Euro) insbesondere in neue Züge (Regio-Doppelstock- und ETR-610-Triebzüge) und in die Modernisierung. Über 2 Milliarden Franken (1,8 Milliarden Euro) flossen in

den Erhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur, in die Verbesserung der Fahrplanstabilität sowie in die Erweiterung des Bahnangebots.

Privatisierung weckt Ängste

Die Volksinitiative vom Juni 2016 „Pro Service Public“ – das heißt: zum stärkeren staatlichen Reglementieren von öffentlichen Dienstleistungen – wurde vom Volk unerwartet deutlich abgelehnt: Fast zwei Drittel stimmten dagegen. Dies heißt noch lange nicht, dass Privatisierungen in diesem Bereich herbeigesehnt werden.

Die Schweiz hat sich gegenüber der EU in den bilateralen Verträgen verpflichtet, die Eisenbahn-Pakete der EU in „geeigneter“ Form in nationales Recht zu übernehmen. Während im internationalen Verkehr diesbezüglich weniger Ressentiments auftreten, sind der subventionierte Regionalverkehr und der eigenwirtschaftliche Fernverkehr schon fast eine „heilige Schweizer Kuh“. Während die kantonal-staatlichen Betriebe wie BLS (unter anderen S-Bahn Bern) und SOB (unter anderen S-Bahn St. Gallen) sich politisch und im Herzen der Schweizer etabliert haben, wäre ein Ausschreibe-Verfahren nach deutschem Modell heute kaum durchzusetzen.

Stark ins Feld wird die hohe Vernetzung im Bahnsystem geführt. Wobei in weiten Kreisen verkannt wird, dass es die Trassenvergabe ist – und nicht die Vernetzung das entscheidende Element einer Privatisierung darstellt. Auch sind Metrobetriebe nicht Teil der europäischen Bahn-Liberalisierungs-Vorgaben (so zumindest sehen ein Teil der Schweizer Bahnverantwortlichen ihr dichtes Taktfahrplan-System). Last but not least sind Qualität und Leistungen der Schweizer Bahnen im internationalen Vergleich sehr gut, ein zentrales EU-Liberalisierungsargument wirkt hierzulande somit zahnlos. Veränderungen aus Brüssel haben einen schweren Stand.

Wege zum Wettbewerb

Wenn schon politisch nicht ungestüme Initiativen zu erwarten sind, dann sprechen Schweizer und Schweizerinnen schon mehr auf Service, Innovationen und auf die Preise an. Nach wie vor unbefriedigende WLAN-Verbindungen, stetiger Abbau von Kleinverpflegungen, jährlich wiederkehrende Preiserhöhungen weit über der Inflation (Letztere im Moment real negativ) und allgemeiner Serviceabbau regionaler Direktverbindungen (der Takt biete ja beliebige Verknüpfungen, argumentieren die SBB) werden wohl den Nährboden für Veränderungen darstellen. Genau hier haken Unternehmen wie BLS und SOB mit neuen Konzepten ein.

Aus struktureller Sicht wäre das Bahnsystem Schweiz reformierbar: Der operative Betrieb der SBB gliedert sich in verschiedene Divisionen und regional weitgehend abgegrenzte

S-Bahnsysteme. SBB-Betriebe wie die TILO SA (Treni Regionali Ticino Lombardia, ein Joint Venture mit Trenitalia), Turbo (eine ostschweizerische Regionaltochter), die Region-Alps im Wallis bis hin zur Zürcher S-Bahn haben weitgehend eigenständige operative Hoheiten, Organisationen und dezidierte Rollmaterial-Flotten. National integrierte Tarifsysteme über mehrere Unternehmen, die regionalen Mitfinanzierungen und Leistungsvereinbarungen sind etabliert. Ebenso ist dies eine unabhängige Trassenvergabeinstelle, getragen durch die größeren Bahngesellschaften.

BAV ist nicht Samferdelsministernen

Während das norwegische Ministerium für Transport (Samferdelsministernen) zielstrebig seit Mitte dieses Jahrzehnts die Bahn-Liberalisierung mit Gesetzesvorlagen, Aufgliedern der Norwegischen Staatsbahnen NSB, Übertragung von Bahnflotten in ein unabhängiges Unternehmen und Ausschreibungen forciert, legt das schweizerische Bundesamt für Verkehr (BAV) ein gemächlicheres Tempo vor. In Einschätzung der Gangart des schweizerischen Parlaments und wohl auch mit Bedacht auf die lange Zeit wackelige Volksstimmung bezüglich der Stärkung des Service Public sucht das BAV den Weg über kleine Schritte. Damit folgt es auch nicht dem norwegischen Muster mit einem Whitepaper an das Stortinget (norwegisches Parlament) für eine radikale Bahn-Reform.

Im Rahmen der Diskussion um die Einbindung der Gotthard-Bergstrecke und der Ende 2017 mehrheitlich aus-



Nach wie vor prägen die Schweizerischen Bundesbahnen SBB das Bild Helvetiens. So schnell wird sich dies im Land des Konsenses wohl auch nicht ändern lassen.

laufenden Fernverkehrs-Konzessionen der SBB sieht der Direktor des BAV, Peter Füglistner, Möglichkeiten, innovative Alternativen punktuell zu prüfen. Da dieser Zeitrahmen wohl zu kurzfristig für eine Markttöffnung ist, erwägt das BAV, die bestehenden SBB-Fernverkehrs-Konzessionen um ein bis zwei Jahre zu verlängern. Die systematisierte Abgrenzung von eigenwirtschaftlichem Fernverkehr und subventioniertem Regionalverkehr benötigt gemäß Füglistner ebenfalls noch Zeit.

Ausblick

Neben der Liberalisierung im Personenverkehr stehen die weiteren Themen wie Abtrennung des Bahnnetzes, nationaler Güterverkehr und das 4. Eisenbahnpaket in Diskussion und werden von einer Expertenkommission des Bundes bearbeitet. Erfüllt die Schweiz die EU-Regeln nicht, kann der Zugang zum europäischen Schienennetz infrage gestellt werden. *pt*