



Die BLS will im Fernverkehr die Weichen neu stellen und fordert einen offenen Wettbewerb: Sie stellt die SBB-Monopolstellung infrage. Die Hauptachsen ab den Flughäfen Zürich/Basel nach Bern und Interlaken stehen im Zentrum der zu beantragenden Konzession.

## Schweiz

# Konzession sorgt für Aufruhr

Die schweizerische Tugend des Konsenses greift einmal zu kurz. Ab Dezember 2017 sollen die Fernverkehrs(FV)-Konzessionen neu vergeben werden. Die drei Netzbahn-Betreiber haben bislang keinen gemeinsamen Nenner gefunden. Die SBB als Monopolist verteidigt ihren Besitzstand, BLS und SOB halten dagegen. Der Ausgang dieser Wettbewerbs-Auseinandersetzung bleibt offen.

Die den schweizerischen Fernverkehr umfassende Konzession Nr. 584 der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) läuft für den überwiegenden Teil der Linien nach zehn Jahren Ende 2017 aus. Für diese Linien sind die Konzessionen neu zu vergeben. Das BAV, Bundesamt für Verkehr, hörte im Rahmen des Konzessionsverfahrens die Kantone an. Es erteilt die Konzessionen bis 10. Dezember 2017, sofern die Prüfung der gesetzlichen Anforderungen und die Anhörung bei den Kantonen keine Ablehnungsgründe ergeben. Soweit das formelle Vorgehen zur Erneuerung der FV-Konzessionen.

### Ein Blick zurück

1996 wurde mit einer Revision des Eisenbahngesetzes auch die Möglichkeit von Ausschreibungen im regionalen Personenverkehr geschaffen. Bis 2010 wurde diese Möglichkeit unterschiedlich genutzt: Im Busbereich wurden über 30 erfolgreiche Ausschreibungsverfahren durchgeführt. Insgesamt konnte damit die Effizienz der eingesetzten Mittel gesteigert werden. Im Eisenbahnbe-

reich hingegen kam es nur zu einer einzigen Ausschreibung, die mit großen Schwierigkeiten verbunden war und nicht abgeschlossen werden konnte. Seither herrschte im nationalen Bahnpersonenverkehr bezüglich Ausschreibungen und Wettbewerb Funkstille.

### Simplon und Gotthard bringen neue Dynamik

Die piemontesischen Behörden brachten 2016 mit ihrer Ausschreibung für den Regionalverkehr Iselle–Domodossola den Ball am Simplon ins Rollen. SBB als bisheriger Betreiber der Linie Brig–Domodossola und BLS als Interessent traten in einen Wettbewerb, wie er bisher in der Schweiz unüblich war. Ende Juli erklärten die SBB Forfait und zogen sich zurück, als die Italiener pro Jahr mit umgerechnet knapp 400.000 Schweizer Franken (375.000 Euro) für die Strecke schlicht zu wenig Entgelt boten. Die BLS fährt nun seit dem Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2016 den regionalen Personenverkehr zwischen Brig und Domodossola. Im Einsatz sind niederflurige, begleitete Lötsch-

berger-Züge, die heute bereits als RegioExpress zwischen Bern und Brig unterwegs sind. Teils erfolgt auch die direkte Durchbindung Domodossola bis Bern.

Die bevorstehende Öffnung des Gotthard-Basistunnels ließ die Bergstrecke ins Abseits driften. Zwischen Streckenschließungen, Abbruch der zweiten Trasse und einem minimalen bezuschussten Bahnregionalverkehr mit kantonaler Unterhaltskostenbeteiligung brachte SBB verschiedene Szenarien ins Gespräch. Bei den lokalen Politikern, den Dorfbewohnern entlang der Bergstrecke und vielen Gotthard-Bahn-Enthusiasten löste die „Lustlosigkeit“ der SBB wenig Begeisterung aus. Da trat 2014 die Südostbahn SOB, die erfolgreich den Pendler- und Touristenzug „Voralpen Express“ zwischen St. Gallen und Luzern betreibt, auf den Plan.

Das SOB-Konzept „Treno Gotthardo 2014“ sah eine moderne Triebzugverbindung ab Arth-Goldau über die Bergstrecke nach Lugano vor. Nachdem dies aus verschiedenen Perspektiven nicht als optimale Lösung erschien, ging SOB über die Bücher und trat selbstbewusst im Juli 2016 gleich mit zwei nationalen Konzepten an die Öffentlichkeit: stündlich alternierend eine Verbindung ab Basel respektive Zürich nach Lugano über die Bergstrecke, basierend auf dem VAE-Konzept. Als ob das nicht

genügen sollte, setzten die Verantwortlichen gleich noch eine Verbindung Chur–St. Gallen–Zürich Flughafen–Zürich Hauptbahnhof „oben drauf“ und bewerkstelligen damit eine Umsteigeverbindung für die Ostschweiz direkt ins Tessin am Zürcher Bahnsteig.

Auch die Geschäftsleitung der BLS nutzte die SBB-SOB-Diskussion über die Ende 2017 auslaufende Fernverkehrskonzession zu weiteren Vorstößen und bestätigte im Januar 2017 ihre Absicht, ein eigenes FV-Konzept aus der Taufe zu heben. Diese unerwartete und ungeplante Dynamik traf das BAV nicht ganz unvorbereitet.

### Grundsätze für den Fernverkehr

Im Februar 2017 schickte das BAV eine Definition und ein Zielbild für das zukünftige Fernverkehrsnetz in die kantonalen Konsultationen. Kern dieses Dokumentes, basierend auf dem Raumkonzept Schweiz, ist die Aufgliederung des FV in ein Basis- und ein Premium-Netz. Es verfolgt damit folgende Ziele:

- Das FV-Netz verbindet, basierend auf dem Knoten- und Taktsystem, alle Handlungsräume und übergeordneten Zentren der Schweiz. Es sichert damit die Kohäsion innerhalb der Schweiz und bindet die Schweiz an die europäischen Hauptverkehrsachsen an.
- Das FV-Premium-Netz weist qualitativ einen einheitlichen und höheren Standard auf als das Basisnetz.
- Das FV-Netz ist insgesamt und in seinen Teilnetzen eigenwirtschaftlich zu betreiben.



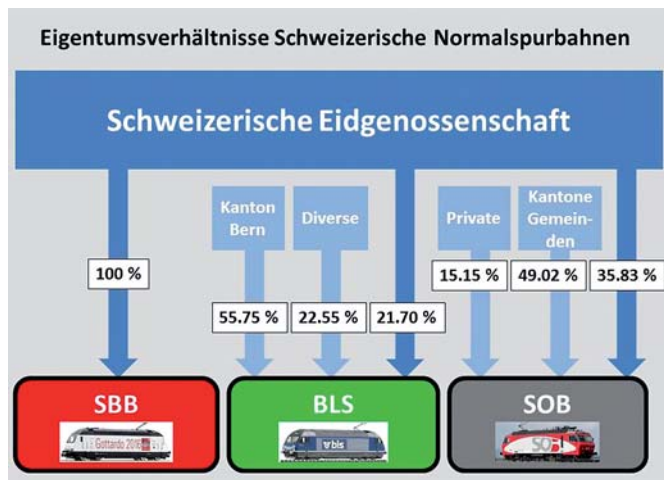
Zwischen Premium respektive Basis werden abgestufte Vorgaben bezüglich des Rollmaterials, der Haltepolitik, der Verpflegung, Zugbegleitung, der WLAN-Qualität und weiterer Kriterien erlassen. Dabei soll das FV-Basisnetz die Grundlage für eine wettbewerbsorientierte Vergabe der neuen FV-Basisnetz-Konzession bilden. Unklarheiten in der Abgrenzung von Fern- und regionalem Personenverkehr werden bereinigt und die funktionale Zuordnung von Verbindungen gestärkt. Welche Elemente bereits bei der Neuvergabe der FV-Basis-Konzession Ende 2017 umgesetzt werden, wird im Rahmen des anstehenden Verfahrens geprüft.

### Herrsche und teile!

Seit Herbst 2016 lotete das BAV mit den SBB, SOB und BLS Lösungen für eine Weiterentwicklung des FV und für die Konzessionsvergabe am runden Tisch aus. Der Vorschlag der SBB einer „Mehrbahnenlösung unter einer einheitlichen (SBB)-Fernverkehrskonzession“ sollte wie bisher rentable und unrentable Fernverkehrslinien schweizweit ausgleichen und würde Bund und Kantone zusätzlich um bis zu 30 Millionen Franken (28 Millionen Euro) jährlich entlasten. Die SBB schreibt: „Dies würde Kostenvorteile nutzen und die anderen Bahnen in ihren Markträumen stärken, ohne das bewährte System einer nationalen Netzkonzession über Bord

*Das BAV respektive die Direktion bestimmt weitgehend in eigener Sache über das Vorgehen – also nicht vergleichbar mit dem in Deutschland üblichen Verfahren der Ausschreibung von Verkehrsleistungen.*

- \* Tarife
- EVU haben die Tarifautonomie.
  - Bei nationalen Strecken gelten aber einheitliche Tarife.
  - Sondertarife wie Sparfahrkarten sind beschränkt möglich.



zu werfen.“ Sie habe in vielen Besprechungen betont, alle Varianten ergebnisoffen zu prüfen – mit dem Ziel, die Gesamtsystemkosten des öffentlichen Verkehrs weiter zu reduzieren und die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn zu stärken. Die BLS hat dieses römische „divide et impera“-Prinzip (herrsche und teile) nicht akzeptiert und hält an ihrer Strategie mit eigener FV-Konzession fest. Die SOB wählte für sich den Weg des „foederati“ (Verbündeter im Römischen Reich) und bleibt mit der SBB bezüglich einer Kooperation im Gespräch.

### Ausblick

Ein Vergabe-Aufschub der Konzessionen um zwei Jahre steht zur Diskussion. Dies umso mehr, als die SBB-Führung kaum Bereitschaft zur Konzessionsabgabe signalisiert und auf das eingesetzte Zugmaterial nicht verzichten will. Inzwischen hat sich auch die Verkehrskommission des Nationalrates eingeschaltet. Sie verlangt Transparenz und die EVU wurden zur Kommissionssitzung eingeladen. Auch das Parlament und das BAV haben Hausaufgaben: Seit zwei Jahren besteht der parlamentarische Auftrag, einen Bericht über die Marktordnung im nationalen Personenverkehr ab 2018 zu erstellen.

So bleibt uns Bahnbenutzern noch die stille Hoffnung, dass die von der SBB beschlossene Abschaffung der beliebten Kaffee-Service-Wägelchen noch einmal abgewendet wird. Dann hätten wir doch noch einen Konsens gefunden. pt