



Die SBB bleiben bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 unangefochtener Monopolist im schweizerischen Fernverkehr.

Schweiz

FV-Konzessions-Entscheid vertagt

Die mit Spannung erwartete Konzessions-Entscheidung für den nationalen Bahn-Fernverkehr im Oktober 2017 des Bundesamtes für Verkehr (BAV) entpuppte sich als „Rohrkrepierer“. Seit zehn Jahren ist in Bundesbern bekannt, dass die Fernverkehrs-Konzession (FV) neu zu vergeben ist. Den SBB droht auch noch an anderer Stelle Ungemach.

Das BAV hielt sich an die gesetzliche Regelung: Konzessions-Eingaben sind bis drei Monate vor Fahrplanwechsel einzureichen und bis einige Tage vor dem Fahrplanwechsel zu genehmigen. Das heutige Konzessionsrecht basiert darauf, dass Konzessionen einvernehmlich erteilt werden können: kein Ausschreibezwang, aber das Gesetz

erlaubt mehrere und konkurrierende Konzessionseingaben.

Nachdem die Gespräche am runden Tisch zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) und der Schweizerischen Südostbahn (SOB) im Februar 2017 gescheitert waren und entsprechende Eingabe-

vorgaben zu Businessplänen, Linienkosten-Berechnungen, Flottenbereitstellung etc. fehlten, war abzusehen, dass das Vergabeverfahren scheitern könnte. Und zum „allgemeinen Erstaunen“ des BAV ist dies dann auch eingetreten: SOB bot Hand, unter der SBB-FV-Konzession ihre Anliegen umzusetzen. Dagegen stellte sich die vom Kanton Bern beherrschte BLS quer und pochte auf eine eigene Strecken-Konzession. In den Medien kochte das Thema hoch, die SBB verstiegen sich nach gewissen Presseaussagen auch zu einem Angebot eines Vorkaufsrechts im Fall, dass der Kanton Bern die BLS-Anteile verkaufen sollte ... wohl ein letzter Versuch, die BLS-Oberen zur „Vernunft“ zu bringen.

Nullentscheid des BAV

Das Konzessionsrecht und die daraus abgeleiteten Kriterien beinhalten einen Interpretations- und Ermessensspielraum für die Konzessionsbehörde – so kann sie eine möglichst optimale Gesamtlösung finden. Nach der SBB-Kampfansage und einem entsprechenden Konzessionsantrag seitens der BLS für ein eigenes Fernverkehrs-Teilnetz mit fünf Linien beschied das BAV zum Erstaunen der am 23. Oktober 2017 anwesenden Presse eine Verschiebung des Ent-



Nicht nur im Inland stehen die SBB unter Druck. Das BAV will den Open Access auf internationalen Verbindungen in die Schweiz zulassen. Das heißt, das EVU muss nicht mehr eine Kooperation mit einem CH-Konzessionär eingehen.

scheides auf Mitte 2018. Dies mit folgenden Begründungen:

- Gesuche erfordern weitergehende Informationen und eine vertiefte Analyse.
- Das Verfahren kann nicht innerhalb von drei Monaten abgeschlossen werden.
- Die SBB-Konzession soll um zwei Jahre verlängert werden.
- Materieller Entscheid über Konzessionsvergabe bis Mitte 2018 im Hinblick auf den Fahrplanwechsel Ende 2019.

Mit anderen Worten, die Angebote der Bahnunternehmen müssen zuerst vergleichbar gemacht werden. So legten beispielsweise die SBB eine Gesamtkostenbetrachtung über das Fernverkehrsnetz vor, die BLS operiert dagegen mit den wesentlich transparenteren Einzellinien-Kostenrechnungen. Auch muss das BAV zuerst den BLS-Plan einer stufenweisen Streckenübernahme 2019 bis 2022 auf die Machbarkeit bezüglich Personal und Rollmaterial prüfen. Im ersten Halbjahr 2018 will das BAV die Meinungen der Betroffenen (Kantone, EVU, SBB-Infrastrukturbetreiber, SBB-Trassendisposition, Verbände) einholen: Konsensfindung in gut althelvetischer Tradition, um das austarierte Bahnsystem Schweiz nicht aus dem Gleichgewicht zu bringen. EU-Ansichten hin oder her.

Den SBB droht Ungemach

Während sich die SBB gegen den BLS-Wettbewerb stemmen, laufen sie Gefahr, selbst das Gleichgewicht zu verlieren:

- Die Sitzplatz-Auslastung sank im Jahr 2016 von 28,6 Prozent auf 28 Prozent und entfernt sich somit von der Zielvorgabe von einem Drittel.
- Gemäß dem letzten Netzzustandsbericht befindet sich jede dritte Anlage der Fahrbahn in einem schlechten respektive ungenügenden Zustand.
- Die Einführung des Viertelstunden-Taktes auch im Fernverkehr und der weitere Netzausbau erfordern Milliarden-Investitionen, die erst mal die Kosten hoch und die

Auslastung nach unten treiben. Dadurch steigen automatisch auch die Unterhaltskosten unerbittlich.

- Die neue Software für die Planung der Lokführereinsätze führte in den vergangenen Monaten zu roten Köpfen: Züge ohne Lokführer, Überschreiten der zulässigen Fahrzeiten, Netz- und Fahrstörungen können kaum mehr aufgefangen werden und so weiter.
- Die SBB-Kunden-App versagte den Dienst nach dem letzten Update für Anschluss-Fahrkarten. Kundenorientierung sieht anders aus.
- Die bei Bombardier inzwischen „auf Halde“ produzierten Twindexx-Doppelstock-Fernverkehrszüge für das nationale FV-Inter-city-Netz haben nach jahrelanger Abliefernverspätung eine befristete Betriebsbewilligung für Schulung und letzte Tests erhalten. Danach wird der FV-Dosto ab 2018 zwecks Einführung zuerst auf wenig frequentierten Strecken eingesetzt.
- Das BAV will zusätzliche internationale Angebote durch Öffnung außerhalb von Kooperationen der nationalen Bahnen prüfen. Mit anderen Worten, Open Access soll für internationale Bahn-Anbindungen Tatsache werden. Heute fährt der DB-ICE unter der SBB-Konzession im Taktfahrplan.
- Fernbusse: Den erfolgreichen Aufbau von FlixBus mit der internationalen Verkehrsanbindung wird das Unternehmen um weitere neun mittelgroße Schweizer Städte 2018 ergänzen. National wird ein erster Fernbus-Betreiber voraussichtlich ab März 2018 seine Linien mit über 40 Haltestellen in Betrieb nehmen: erste Klasse, Bordservice, freies

WLAN, Ticket-Onboard-Verkauf und behindertengerechte Toiletten inklusive.

- Am Horizont stehen Elektroautos und autonome Autos, die den SBB den Ökobonus „vermiesen“ – respektive die PC-arbeitenden Geschäftsleute werden dann die erste Klasse dank bequemer Alternative meiden. Internetbasierte Apps für das Mitfahren und Mobility Pricing werden MIV-Verhalten verändern. Und dies wohl kaum zugunsten des öffentlichen Verkehrs.
- Das neue SBB-Cargo-Bestellsystem hat noch Kinderkrankheiten. Die Folge: liegen gebliebene Transporte und ungehaltene Kunden.
- Zu guter Letzt entbindet der Schweizerische Bundesrat per Regierungsbeschluss den SBB CEO Andreas Meyer von seinem SBB-Cargo-Verwaltungsrat-Präsidium (Vorsitzender des Vorstandes) und will ihn durch einen kompetenten Industrie-Vertreter ersetzen.

Währenddessen müssen sich die Fluggesellschaften täglich dem Wettbewerb stellen und laufend Optimierungspotenziale ausschöpfen – dadurch haben sich in den letzten Jahrzehnten die Flugpreise europaweit um über 50 Prozent gesenkt. Dagegen konnte sich der schweizerische Bahn-Monopolist zwischen 1990 und 2016 mit Tarifierhöhungen um 60 bis 80 Prozent (somit mehr als doppelt so hoch wie der Landesindex der Konsumentenpreise) durchsetzen. Das technisch viel gepriesene schweizerische „Bahnwunder“ SBB könnte ob all dieser Faktoren ins Wanken kommen. Leidtragende werden wohl die Bahnbenutzer und das Ansehen des öffentlichen Verkehrs sein. pt



FlixBus und DB-IC-Bus in der Postauto-Station der Stadt Chur, eine Ebene über dem SBB-Bahnhof.