

## **Fernverkehrskonzession und BLS**

Die Situation ist bekannt: Das BAV will Wettbewerb, ändert die Regeln während des Spiels und will den Gewinn der SBB im Fernverkehr deckeln. Die SBB schreien Zetter-Mordio und sehen 100 Millionen Verlust, der Preisüberwacher möchte das Monopol bewahren und die BLS beharrt, wie sie am 23.5. bekräftigt hat, auf den fünf Fernverkehrslinien, gibt aber selbst zu, dass sie einige überhaupt erst in fünf Jahren betreiben könnte. Was nun? Die Ausschreibung und der Pseudowettbewerb auf den Schweizer Schienen drohen zu einem Hornberger Schiessen zu verkommen.

### **Die Sicht der Kunden**

Aus Sicht der Reisenden ist es egal ob grün/graue oder schwarz/weiss/rote Fernverkehrszüge unterwegs sind. Wichtig ist absolute Zuverlässigkeit, auch bei Rollmaterialausfall, allseits gültige Fahrausweise wie bisher, Fahrzeuge die einen zeitgemässen Komfort bieten und Züge die begleitet sind. Für Pro Bahn sind diese Ansprüche vollumfänglich zu erfüllen. Was nicht sein darf, dass mit einer Gewinnabschöpfung aus dem Fernverkehr die öffentliche Hand mit den bereits gesetzlich geregelten Beiträgen an die Infrastruktur (FABI) besser wegkommt als Folge dieses «Wettbewerbs». Profitieren sollen die Bahnbenutzer, doch der Logik entsprechend wäre dies nur für Reisende auf den IC-Hauptstrecken der Fall. Im Jura, Bündnerland, Entlebuch oder Appenzell mit lediglich Regionalverkehr auf der Schiene, würden die Billette dadurch wohl keinen Rappen günstiger.

### **Kundenfreundliche Perspektive für BLS ist gefragt**

Die Sektion Espace-Mittelland von Pro Bahn Schweiz kann sich der Zukunft der BLS nicht verschliessen. Der regionale Bahnverkehr von La Chaux-de-Fonds bis Domodossola oder von Murten bis Luzern wird mit Erfolg durch die BLS betrieben. Mit gutem Marketing wird vor allem der Freizeitverkehr beworben womit der Deckungsbeitrag für die betriebenen Linien eher steigt als beim Pendlerverkehr mit den kostentreibenden Spitzen. Deshalb, BLS, mach weiter so! Gemäss BAV soll die BLS nur die IR-Linien Bern–Biel und Bern–Burgdorf–Olten (hier das halbe IR-Angebot) bekommen. Zudem wurde vom BAV die in sich unrentable Linie Bern–Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds dem Fernverkehr zugeteilt und wird damit an die SBB fallen, ohne dass sie plötzlich rentabler würde. Es macht den Anschein, dass bei dieser Entscheidung die Entlastung des finanziell nicht auf Rosen gebetteten Kanton Neuenburg eine gewisse Rolle gespielt hat. Die SBB würde die Linie – nicht doppelstockgängig – wohl mit S-Bahn-Flirts betreiben, ein Komfortrückschritt gegenüber dem Ansinnen der BLS, dort neue IR-Flirts einzusetzen.

Der BLS die IR-Linie Bern-Biel zuzuteilen ist sinnvoll. Die SBB benützen diese Linie grossteils nur um anderweitig oder im Spitzenverkehr nicht eingesetztes Rollmaterial zu «parkieren». Der BLS die ex BN-Linie abzusprechen und dafür die halbstündlichen IR-Züge Bern-Olten auf zwei Betreiber (SBB/SOB und BLS) aufzuteilen ist aus Sicht von Kundschaft und Markt wenig zielführend. PBS-Espace Mittelland plädiert dafür, dass die BLS weiterhin den RE nach Neuchâtel und bis Le Locle betreibt, sowie den IR nach Biel. Dadurch verkehren die S-Bahnen und die «Schnellzüge» ab Bern durchs Seeland integral unter der Flagge

der BLS, können marketingmässig aus einer Hand gepusht werden und es ergeben sich betriebliche Synergien. Selbstverständlich funktioniert dies nur, wenn die Abgeltung für die «BN» durch Bund und Kantone weiterhin ausgerichtet wird. Auf der anderen Seite können sich die SBB und ihr Partner SOB so voll auf Betrieb und Vermarktung der Strecke Bern–Burgdorf–Langenthal–Olten ausrichten.

Nicht aus den Augen zu lassen: BLS wie SBB möchten dereinst die RE-Linien aus Neuchâtel oder Biel in Bern mit derjenigen nach Münsingen–Spiez–Frutigen–Brig verknüpfen. Verkehren dannzumal als «Lötschberger» SBB Züge dürfte dies die BLS unternehmerisch im Markt treffen. Das gilt es zu bedenken. Am Gotthard kamen die SBB erst auf kundenfreundliche Ansätze als ihr die SOB drohte, das Heft aus der Hand zu nehmen. Die BLS braucht dazu keine Nachhilfe, sondern ein vernünftig zu betreibendes Netz, auch zum Nutzen der Kundinnen und Kunden.

Kaspar P. Woker, 24.5.2018