

# **Die BLS Lötschbergbahn in der wettbewerbsorientierten Bahnlandschaft**

*Dr. Mathias Tromp, Vorsitzender der Geschäftsleitung der BLS Lötschbergbahn AG*

Referat im Rahmen der Veranstaltungsreihe der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft des Kantons Bern am 20. September 2004 im Kongresszentrum Ador in Bern

*Im Rahmen der Liberalisierung ändert sich die Bahnlandschaft in Europa und in der Schweiz rasant. Dr. Mathias Tromp, Vorsitzender der Geschäftsleitung der BLS Lötschbergbahn AG, erläutert, wie sich das Unternehmen dieser Herausforderung stellt und wie es seine Chancen in einem Wettbewerb wahrnimmt, der nicht allein von Marktkräften geprägt ist, sondern auch vom Gedanken des Service public, von einer hohen Regulierungsdichte, von staatlichen Eignern und der Finanzknappheit des Bestellers „öffentliche Hand“.*

## Einleitung

Die Eisenbahnlandschaft in Europa ändert sich in raschem Tempo. Stichworte sind: Liberalisierung, Wettbewerb, Ausschreibungswettbewerb, Trennung von Infrastruktur und Verkehr, freier Netzzugang, Fusionen, Auftritt neuer Anbieter, grenzüberschreitende Produktion.

Die Schweiz als klassisches Bahnland spielt in diesem Prozess eine aktive Rolle. Auf der politischen Ebene gehört die Schweiz zu den Ländern, welche die Liberalisierungsschritte rasch und konsequent umsetzen. Die Schweiz nimmt denn auch im europäischen Liberalisierungsindex einen Spitzenplatz ein. Auch von den schweizerischen Bahnunternehmen wird der Wandel pragmatisch und zielstrebig angegangen. Sie passen sich den geänderten Rahmenbedingungen rasch an und machen von den neuen Möglichkeiten Gebrauch.

Die Schweiz ist zu Recht stolz auf ihre national auf hohem Niveau tätige SBB. Aber in unserem Land haben auch sogenannte Privatbahnen seit gut 100 Jahren mit neuen Ideen, technischem Pioniergeist, mit schlanken Strukturen und Marktnähe die Staatsbahn dauernd herausgefordert und damit sehr viel zum hohen Standard des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Schweiz beigetragen. Die BLS war immer in der Spitzengruppe führend dabei, sei es bei der Traktionstechnik, bei der Entwicklung von Niederflurfahrzeugen, beim kondukteurlosen Betrieb, bei der Einführung des Stundentakts, bei Billettautomaten, beim Huckepackkorridor als Angebot an die EU, beim Bau der NEAT usw. – diese Feststellung darf ich in Anerkennung meiner Vorgänger und der Mitarbeitenden hier machen.

Die BLS hat sich in den letzten Jahren stark gewandelt. Sie richtet sich aus auf das schweizerische und das europäische Umfeld und will auch in Zukunft eine führende Rolle spielen. Sie präsentiert sich heute als gemischtwirtschaftliches, aber dennoch eigenständiges Unternehmen mit eindrücklichen Wachstumsraten. Die BLS ist sich bewusst, dass sie – mit einer Schienen-Infrastruktur von 250 km Länge, mit 1'750 Mitarbeitenden, jährlich über 20 Millionen Fahrgästen in Bahn, Bus und Schiff und einer Güterverkehrsleistung von 1,3 Milliarden Nettotonnenkilometern – international gesehen ein Zwerg ist. Aber auch Zwerge haben als Nischenanbieter ihren Reiz und ihre Aufgabe!

Unter fairen Wettbewerbsbedingungen existieren für kleine Anbieter immer Betätigungsfelder, besondere Nischen, spezifische Kundensegmente. Die Kleinen müssen durch bewegliche, schlanke Strukturen, durch Kundennähe, Kostenvorteile und Innovationsbereitschaft ihre Chancen erkennen und sie wahrnehmen. Dazu müssen sie Partnerschaften pflegen und allenfalls Allianzen eingehen.

Im Eisenbahnbereich, wo trotz Liberalisierung die staatlichen Regelungen tendenziell zunehmen und ständig neu formuliert werden, ist dazu die Frage entscheidend, ob die Rahmenbedingungen rasch und konsequent genug angepasst werden. Kommt hinzu, dass der Staat – das heisst Bund und Kantone – nicht bloss Aufsichtsbehörde und Regulator ist, sondern auch Eigner und bezüglich Service public auch Besteller.

Massgebend wird deshalb sein, inwiefern die öffentliche Hand bereit ist, die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen – selbstverständlich auch in Übereinstimmung mit der EU – so auszugestalten, dass die künftige Bahnlandschaft die für einen wirksamen Wettbewerb bzw. für einen effizienten Service public notwendige Zahl von leistungsfähigen Bahnen beinhaltet. Für die BLS als einen dieser Wettbewerber bzw. Dienstleister für den Service public stellt sich die Frage, welche Chancen sie in der künftigen Bahnlandschaft hat und wie sie ihre Möglichkeiten als vergleichsweise kleiner Anbieter in den zunehmend offenen Tätigkeitsfeldern nutzt.

## Kurze Vorstellung der BLS

Sie alle kennen die BLS, deshalb hier bloss einige Zahlen und Daten im Sinne eines kurzen Überblicks:

- Die BLS ist eine **Aktiengesellschaft**, gegründet 1906, mit einem Aktienkapital von 72,6 Millionen Franken. Aktionäre sind der Kanton Bern mit 2/3 des Kapitals, der Bund mit 1/6 sowie weit mehr als 1'000 weitere Aktionäre.
- Der **Betriebsertrag** betrug im letzten Jahr 481 Millionen Franken, wovon der Verkehrsertrag rund die Hälfte ausmachte. Die Abgeltungen bewegten sich mit rund einem Viertel auf vergleichsweise geringem Niveau.
- Der **Betriebsaufwand** betrug 463 Mio. Franken. Davon machte der Personalaufwand 37 Prozent aus, was für eine Verkehrsunternehmung tief ist. Die Abschreibungen beliefen sich auf 17 Prozent, was demgegenüber ein hoher Satz ist.
- Der **Konzerngewinn 2003** betrug 13,4 Millionen Franken, wobei bei einer Bahnunternehmung, die im Service public tätig ist, nie grosse Gewinne anfallen können. Wichtig sind jedoch schwarze Zahlen.
- Die BLS ist ein integriertes Eisenbahn-Unternehmen, das heisst sie vereinigt die organisatorisch und finanziell getrennten Bereiche Infrastruktur, Personenverkehr und Cargo unter einem Dach.
- Die BLS beschäftigt 1'750 Mitarbeitende, mit Schwerpunkt im Espace Mittelland, aber neu auch auf der Gotthardachse.
- Die BLS ist zurzeit in einem starken **Wachstumsprozess**:
  - wachsende Bedeutung der Lötschberg-Achse (Optik Infrastruktur), gemessen in Bruttotonnenkilometern eine Zunahme um 75 % in 3 Jahren;
  - starke Steigerung der Verkehrsleistungen im Güterverkehr, gemessen in Nettotonnen-Kilometern um 250 % zwischen 2000 und 2003;
  - Zunahme der Zahl der transportierten Fahrgäste, auch als Folge der Neuausrichtung im Personenverkehr, um über 50 % zwischen 2000 und 2005;
  - starke Erhöhung des Bestands an Lokführerinnen und Lokführern von 240 auf rund 400 im selben Zeitraum.

## Das Umfeld

Das Umfeld im Eisenbahnsektor ist auf allen Stufen geprägt einerseits durch den Prozess der Liberalisierung, andererseits durch den Service public.

Im Mittelpunkt stehen die **Kundinnen und Kunden**. Der öffentliche Verkehr verfügt in der Schweiz über eine starke Verankerung in der Bevölkerung. Die BLS ist in verschiedenen Regionen gut verwurzelt und weist vergleichsweise hohe Benutzungsfrequenzen aus.

Die Beanspruchung öffentlicher Mittel für die Infrastruktur und den Regionalverkehr sowie die Liberalisierung in andern Bereichen, z.B. im Güterverkehr, führen andererseits zu einer ständig steigenden Regeldichte.

So leistet vorab die **Europäische Union** im Eisenbahnsektor Schrittmacherdienste bei der Liberalisierung und bei der Erhöhung der Wettbewerbsintensität.

Mit der Richtlinie 91/440 hat die EU vor 13 Jahren eine Entwicklung in Gang gesetzt, welche den Eisenbahnverkehr schrittweise liberalisiert und dafür den freien Netzzugang vorsieht. Das Tempo bei der Umsetzung und deren Tiefe weichen bisher von Land zu Land stark voneinander ab.

Die EU-Bahnreform wird laufend ergänzt und beschleunigt mit sogenannten Rail Packages. Im Güterverkehr gilt bereits grenzüberschreitend und ab 2006 europaweit ein freier Wettbewerb. Damit verbunden ist die Interoperabilität der Sicherheitsnormen bis hin zu europäischen Lokführerausweisen. Im regionalen Personenverkehr wird der Ausschreibungswettbewerb verstärkt, was die Schweiz bereits mit den Bilateralen I zugestanden hat. Und bei der Infrastruktur wird eine stärkere Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber von den Verkehrsunternehmen gefordert.

Das neueste Bahnpaket befasst sich u.a. mit dem freien Wettbewerb im Personenfernverkehr wie auch z.B. mit der Frage eines Bonus-Malus-Systems bei Verspätungen.

Die **Politik des Bundes** ist geprägt vom Willen einer sinnvollen Abstimmung mit der EU, was dazu führt, dass die Schweiz in der Spitzengruppe der Nationen bezüglich Liberalisierung platziert ist.

Die schweizerische Bahnreform 1 trat per 1.1.1999 in Kraft. Sie war primär eine Reform der SBB mit entsprechender Entschuldung. Sie brachte ferner die organisatorische und rechnerische Trennung von Infrastruktur und Verkehr, den Netzzugang (Open Access) im Güterverkehr und die Verankerung des bereits seit 1996 geltenden Bestellerprinzips im Regionalverkehr.

Mit der Bahnreform 2 will der Bund viele offene Punkte der Bahnreform 1 lösen und damit auch das Versprechen einer Gleichstellung von andern konzessionierten Transportunternehmen mit der SBB erreichen. Er will ergänzend dazu die schweizerische Bahnlandschaft optimieren, um die Effizienz des Systems zu steigern und den von Seiten der öffentlichen Hand zu leistenden Abgeltungsbedarf zu reduzieren.

Mit dem Modell «SBB + x KTU» verfolgt der Bund die doppelte Strategie, einerseits durch die Bereinigung auf Unternehmensseite Einsparungen zu realisieren, andererseits durch die Gleichstellung von voraussichtlich zwei normalspurige KTUs mit der SBB deren Wettbewerbsfähigkeit so zu erhöhen, dass die SBB im Personenverkehr international gestärkt und im Regionalverkehr ein innerschweizerischer Wettbewerb möglich wird.

Verkehrspolitisch beschreitet der Bund ferner seit Jahren eine eigenständige Politik bezüglich Verkehrsverlagerung im Güterverkehr. Diese bahnfremde Politik basiert auf 8 eidgenössischen Abstimmungsvorlagen, die innerhalb von 11 Jahren (zwischen 1987 und 1998) angenommen wurden: Ja der Stimmberechtigten zu Bahn 2000, zum Alpentransitbeschluss, zur Treibstoffzollerhöhung, zum Alpenschutzartikel, zur Einführung der LSVA und schliesslich zur FinöV-Vorlage. Der Wind hat inzwischen etwas gedreht, der öffentliche Verkehr gehört nicht mehr zu den Lieblingskindern der Bundespolitik. Dennoch muss die Rolle des öV in den kommenden Jahren trotz leerer Bundeskasse verstärkt werden.

Eine Eigenheit des öffentlichen Verkehrs sind die unterschiedlichen Rollen, welche namentlich **der Bund** einnimmt:

- als Eigner: Anteil am Aktienkapital von 100 % bei der SBB, von 17 % bei der BLS, von 33 % beim RM;
- als Besteller: Investitionen beim Bau und beim Unterhalt der Infrastruktur (inklusive Bahn 2000 und Neat), Leistungen im regionalen Personenverkehr sowie teilweise im Güterverkehr namentlich bei der Rollenden Autobahn;
- als Regulator: in seiner gesetzgeberischen Funktion;
- als Aufsichtsbehörde.

Auch **der Kanton Bern** hat mehrere Rollen inne:

- als Eigner: Anteil am Aktienkapital der BLS 65 %; beim RM 30 %,
- als Besteller: insbesondere im regionalen Personenverkehr,
- als Vertreter volkswirtschaftlicher Interessen: erwähnt sei sein Engagement bezüglich Randregionen, Tourismus, Schifffahrt.

Als Miteigentümer mehrerer Bahnunternehmen spielt der Kanton Bern bei der Neugestaltung der Bahnlandschaft eine wichtige Rolle. Er will sich künftig auf den Personenverkehr konzentrieren. Die knapper werdenden Finanzmittel werden den Spardruck auf die Bahnunternehmen noch verstärken und zu einer rascheren Konsolidierung in der Bahnlandschaft beitragen.

Aufgrund dieses Umfeldes stehen der BLS je nach Bereich verschiedene Wettbewerbsformen offen:

- der freie Wettbewerb im Cargo,
- der Leistungs- und Ideenwettbewerb bis hin zum Ausschreibungswettbewerb im Personenverkehr,
- und der Benchmark und Ideenwettbewerb in der Infrastruktur.

## **Welche Rollen stehen nun der BLS zu?**

### **Die Rolle der BLS im Güterverkehr**

Beginnen wir mit dem Güterverkehr: Hier ist der Wettbewerb in der Schweiz wie in den meisten europäischen Ländern weitgehend Realität. Der freie Netzzugang ist gesichert. Das bedeutet, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen EVU – auf der Basis einer Lizenz mit Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung – alle Infrastrukturen gegen Entrichtung einer Trassengebühr befahren darf.

In der Schweiz standen die beiden Hauptakteure SBB und BLS vor der Herausforderung, sich quasi unter laufendem Rad auf die neuen Gegebenheiten des liberalisierten Marktes auszurichten. Die konsequente Wettbewerbsorientierung war für die Bahnen ebenso neu wie die Ausrichtung auf internationale Strategien mit neuen Partnerschaften. Während die SBB Cargo den Schritt machte, mit eigenen Tochtergesellschaften selber in den deutschen und in den italienischen Markt einzutreten, wählte die BLS eine Kooperation mit der Deutschen Bahn, heute Railion. Daraus ist eine tragfähige Allianz geworden. In der BLS Cargo AG ist Railion mit einem Anteil am Aktienkapital von 20 % eingebunden. Und grenzüberschreitende Produktion ist heute etwas Alltägliches. BLS-Loks fahren nach Mannheim, Railion-Loks fahren via Lötschberg–Simplon nach Domodossola bzw. via Gotthard nach Chiasso. Dass der nächste Schritt auch den grenzüberschreitenden Einsatz des Lokpersonals beinhaltet, liegt auf der Hand.

Im Süden sind wir mehrere Partnerschaften eingegangen. Hier nehmen wir aus betrieblichen wie aus technischen Überlegungen vorläufig den Bruch bei der Traktion noch in Kauf. Die enge Kooperation sowohl mit der FS Trenitalia Cargo als auch mit der Ferrovie Nord Cargo und weiteren Partnern erlaubt durchgehende Transportketten mit zum Teil wesentlichen Qualitätsverbesserungen.

In der Öffentlichkeit und in der Politik sind angesichts von Partnerschaften mit Ausländern sowie von grenzüberschreitenden Ressourceneinsätzen nicht nur Begeisterung, sondern auch Unsicherheit bzw. Unbehagen bis hin zu Gewerkschaftsprotesten zu spüren. Verkehrsergebnisse und Marktpositionen sind bei mehreren Marktteilnehmern nicht mehr so leicht erkennbar und vorhersehbar wie früher.

Die ersten Resultate im liberalisierten Markt lassen sich sehen. Während in den Jahren 2002 und 2003 bezogen auf die Verkehrsverlagerung eher von einer Stabilisierung zu sprechen war, zeichnen sich im ersten Halbjahr 2004 nun deutliche Erfolge ab, so dass in diesem Jahr die Schiene gegenüber der Strasse wieder Marktanteile gewinnen wird. Der Wettbewerb auf der Schiene stärkt die Bahn am Markt gegenüber der Strasse.

Die BLS Cargo AG hat sich mit ihrem Marktanteil von mehr als 15 % zu einer echten Alternative im Güterverkehr emporgearbeitet. Ihr Kerngeschäft ist der Ganzzugsverkehr auf den beiden Transitachsen Lötschberg–Simplon (zurzeit rund 250 Züge pro Woche, einschliesslich die Rollende Autobahn Freiburg im Breisgau–Novara) und Gotthard (zurzeit rund 80 Züge pro Woche), daneben führt sie Ganzzüge im Import, Export und Inland. Ihre Stärken sind die Kundennähe, die Kompetenz am Berg und in den langen Tunneln sowie die Brückenfunktion zwischen Deutschland und Italien.

Der Markt verfügt über ein grosses Potenzial, doch bleibt für die Bahnen viel zu tun, um das vom Volk gewünschte Verlagerungsziel im alpentransitierenden Verkehr zu erreichen. Aktuell drohen dem Güterverkehr verschiedene Gefahren: höhere Kosten als Folge des Abbaus der Trassenpreissubventionen durch den Bund, Kapazitätsengpässe durch die Fahrplanverbesserungen von Bahn 2000 sowie teilweise unattraktive Fahrzeiten wegen der Priorisierung des Personenverkehrs. Hinzu kommen die ständig höheren technischen Anforderungen wie das Zugsicherungssystem ETCS, die dem Güterverkehr nur Kosten, aber den Cargo-Kunden keinen zusätzlichen Nutzen bringen.

Die Zeit ist spannend. Die BLS Cargo AG stellt sich den Aufgaben im liberalisierten Markt.

## **Die Rolle der BLS im Personenverkehr**

Im Personenverkehr ist die Ausgangslage viel differenzierter: Hier besteht (noch) kein liberalisierter Markt. Der Personenverkehr auf der Schiene hat sich jedoch dank dem Ideenwettbewerb, den sich die verschiedenen Anbieter liefern, während Jahrzehnten gut entwickelt. Er ist heute in der Schweiz auf einem hohen Niveau.

Der schweizerische Fernverkehr läuft über Konzessionen des Bundes und ist als eng vernetztes Angebot im Stunden- bzw. Halbstundentakt konzipiert. Die BLS hat vor einigen Jahren konkrete Überlegungen zu einem eigenständigen Fernverkehrsangebot Basel–Brig–Milano gemacht, musste aber zur Kenntnis nehmen, dass sie dazu vom UVEK keine Konzession erhält. Folgerichtig übergibt die BLS auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 ihren Fernverkehr – der heute noch an die Eigentumsgrenzen der Infrastruktur gebunden ist, also Thun–Interlaken und Thun–Brig umfasst – an die SBB, die damit das System schweizweit betreiben wird.

Der Regionalverkehr ist dagegen das Betätigungsfeld, dem sich die Privatbahnen seit je schwergewichtig und erfolgreich widmen. Es kommt nicht von ungefähr, dass die Schweiz mit ihrem Nebeneinander von Bundesbahn und innovativer und kostenbewusster Privatbahnen über einen im internationalen Vergleich hervorragenden Regionalverkehr verfügt.

Ein S-Bahn-System eignet sich gut, durch eine Privatbahn betrieben zu werden. Bund und Kantone als Besteller des Service public können somit zwischen den einzelnen Systemen Leistungs- und Kostenvergleiche anstellen.

Die Fahrgäste haben damit zwar auf ihrer Strecke nicht die Wahl unter mehreren Anbietern, aber sie stellen den interregionalen Vergleich an und melden sich bei Kundenumfragen oder mit Leserbriefen, wenn sie das Gefühl haben, ihr tägliches Verkehrsmittel sei schlechter als anderswo.

In der sogenannten Basisvereinbarung vom 15. Mai 2001 sind SBB und BLS deshalb übereingekommen, dass auf den grossen Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 die BLS der SBB den Fernverkehr überlässt und demgegenüber von der SBB Leistungen im Regionalverkehr übernimmt.

Damit erhält die BLS die Chance, die zweitgrösste der sieben S-Bahnen der Schweiz effizient und kundennah zu betreiben. Dazu gehören auch die Regio-Express-Linien nach Neuchâtel, über Langnau nach Luzern und nach der Eröffnung der NEAT über Kandersteg nach Brig. Mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 wird das Bild im Bahnhof Bern etwas ändern; denn mehr als die Hälfte aller Züge werden BLS-Züge sein. Mit der anvisierten Fusion BLS/RM könnte sogar das angestrebte Ziel einer S-Bahn Bern aus effektiv einer Hand Realität werden.

Es ist bekannt, dass der öffentliche Regionalverkehr leider seine Kosten nicht zu decken vermag. Er ist Teil des Service public. Die Kantone bestellen bei den Bahn- und Busunternehmen jährlich die konkreten Leistungen. Im Kanton Bern sind es die Regionalen Verkehrskonferenzen, welche die Bedürfnisse erheben und die Machbarkeit von Angebotskonzepten prüfen. Finanziert wird die Abgeltung für die ungedeckte Kosten grundsätzlich durch Bund und Kantone. Im Kanton Bern wird die finanzielle Beteiligung der Gemeinden im Gesetz über den öffentlichen Verkehr geregelt. Sie bemisst sich nach der qualitativen und quantitativen Erschliessung jeder einzelnen Gemeinde.

Es ist mittelfristig zu erwarten, dass die EU die Ausschreibung der Leistungen im Regionalverkehr verlangen wird. In der Schweiz existiert diese Möglichkeit bereits, auch auf der Grundlage der bilateralen Verträge I mit der EU. Die Kantone haben da und dort im Busbereich davon Gebrauch gemacht. Die Erfahrungen sind zwiespältig. Ausschreibungen im Bahnbereich werden trotzdem einmal folgen.

Zudem werden sich die politischen Grenzen öffnen. Das Mittel des Benchmarking gestattet den Schweizer Anbietern, sich gegenseitig fit zu halten und sich fit zu machen für den zu erwartenden internationalen Wettbewerb.

Im Rahmen der Bahnreform II unterstützt der Bundesrat mit dem Modell «SBB + X KTU» den innerschweizerischen Wettbewerb. Die BLS will demzufolge die kommenden Jahre nutzen, um vorerst die S-Bahn Bern erfolgreich zu betreiben und später in einem Ausschreibungswettbewerb zu bestehen. Mit konsequentem Kostenmanagement und der konsequenten Nutzung von Synergien – beispielsweise durch die Fusion von BLS mit dem RM – muss dieses Ziel erreicht werden.



Zudem gilt es, auf der Leistungsseite anzusetzen und die Angebote noch besser, noch bedürfnisorientierter und noch flexibler zu gestalten. Mit dem neuen 3-S-Konzept setzt die BLS beispielsweise verstärkt und konsequent auf Sicherheit, Sauberkeit und Service im Regionalverkehr. Das Kerngeschäft Regionalverkehr auf der Schiene wird im Übrigen ergänzt durch den Autoverlad, die Schifffahrt und den Bus.

Die Zeit ist spannend. Die BLS stellt sich dem Benchmark und später dem Ausschreibungswettbewerb.

### **Die Rolle der BLS bei der Infrastruktur**

Die Eisenbahn-Infrastruktur ist ebenfalls dem Service public zuzuordnen. Die öffentliche Hand bestellt auch hier die Leistungen und bezahlt entsprechende Abgeltungen für Bau, Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur.

Ziel ist die laufende Anpassung der Infrastruktur an die Erfordernisse des wachsenden Verkehrs, der sich ändernden Kundenbedürfnisse und der politischen Rahmenbedingungen (zum Beispiel Sicherheit und Behindertengesetzgebung). Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Netzes trotz knapper werdenden Finanzmitteln der öffentlichen Hand stellt dabei eine besondere Herausforderung dar.

Dabei stellt sich auch die von der SBB erst kürzlich wieder ins Spiel gebrachte Frage, ob grössere Einsparungen durch Economies of Scale möglich wären, wenn eine einzige Unternehmung das gesamte Schweizer Schienennetz unterhalten und managen würde. Dies ist bisher keinesfalls bewiesen. Frühere Untersuchungen und eine Reihe von Indizien wie z.B. die Abgeltungen zeigen, dass dies nicht der Fall ist. Im Gegenteil: Auch bei der Infrastruktur hat der Benchmark Vorteile. So wenden Privatbahnen oft einfachere und günstigere Standards an, bauen billiger und kennen längere Arbeitszeiten bzw. tiefere Löhne.

Die BLS hat sich zudem stets für «ihre» Achse eingesetzt, welche zurzeit einen deutlichen Aufschwung erlebt. Unter anderem hat die BLS den Vorschlag für den 4-Meter-Huckepack-Korridor dem Bundesrat unterbreitet und so sowohl zur Realisierung dieses heute wertvollen Transitkorridors mit grossem Lichtraumprofil wie auch zur Unterzeichnung des ersten Transitabkommens EU–Schweiz beigetragen. Die BLS hat sich ferner bei der NEAT für die Netz-Variante mit Gotthard und Lötschberg-Basistunnel eingesetzt – zu Recht, wie sich immer deutlicher zeigt.

Der virtuelle Wettbewerb trägt auch bei Grossprojekten wie der NEAT zu besseren und damit letztlich günstigeren Lösungen bei. Und wo notwendig, wird selbstverständlich kooperiert. Gerade bei technisch hochkomplexen Systemen wie dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS kann nur eine gemeinsame Lösung richtig sein.

Ebenso stellt sich eine zweite Frage, ob eine Bahngesellschaft längerfristig überhaupt noch als sogenannte «integrierte Bahn» geführt werden kann – als Bahn, wo Infrastruktur und Verkehr zwar rechnerisch und organisatorisch getrennt, aber rechtlich unter einem Dach vereint sind. In Europa haben nämlich bereits mehr als die Hälfte der Staaten eine völlige Trennung von Infrastruktur und Verkehr realisiert.

Demgegenüber streichen namentlich mehrere Bahnunternehmen wie die DB und die SBB die Vorteile der integrierten Bahn hervor. Auch die BLS befürwortet diese Lösung aus verschiedenen Gründen: Die Komplexität des Systems Rad/Schiene ist technisch, betrieblich und kommerziell zu betrachten. Selten sind Lösungen nur in einem Bereich vorhanden. Vorteile und Synergien sind nicht von der Hand zu weisen. Doch drängt die EU wegen der diskriminierungsfreien Trassenvergabe massiv auf eine Trennung. So gilt es auch für die Schweiz, angemessene Lösungen zu finden. Dabei darf die BLS nicht schlechter gestellt werden als der nationale Anbieter.

So will die BLS auch in Zukunft die Achse Lötschberg–Simplon fördern. Gemäss Basisvereinbarung mit der SBB übernimmt sie aufgrund funktionaler Kriterien unabhängig der Eigentumsgrenze die Betriebsführung auf der gesamten Achse südlich von Bern bis zur italienischen Grenze. Das Modell «SBB + X KTU» hat also dank dem Benchmark auch im Infrastrukturbereich für die öffentliche Hand gewichtige Vorteile.

Die Zeit ist spannend. Die BLS setzt sich weiterhin für die Vorteile der integrierten Bahn und für die Lötschberg–Simplon-Achse ein.

## **Die Zukunft der integrierten Bahn**

Die BLS veranschaulicht die integrierte Bahn mit den olympischen Ringen: sie symbolisieren das Zusammengehören von Infrastruktur, Personenverkehr, Güterverkehr sowie den unterstützenden Abteilungen Zugförderung und Werkstätten – wie es trotz organisatorischer, finanzieller und teilweise sogar rechtlicher Trennung (Cargo-Töchter) heute mit Erfolg praktiziert wird.

Wie die Entwicklung in Europa und in der Schweiz weitergeht, ist offen. Sie zeigt auf, dass die Ringe durch die Liberalisierung und den Markt auseinander gehen. Dies ist längerfristig auch bei uns denkbar. Machen wir deshalb heute jeden einzelnen Ring stark für die Zukunft unter einem gemeinsamen Dach. Damit können sie später vielleicht in einem loseren Verbund oder in fernerer Zukunft gar in totaler Selbstständigkeit weiterwirken. Denn bereits heute stimmen bei der BLS aufgrund der aktuellen Geschäftstätigkeit die Ringe geografisch nur noch beschränkt überein (Infrastruktur: Achse Lötschberg–Simplon / Personenverkehr: Regionalverkehr im Espace Mittelland / Güterverkehr: beide Transitachsen).

Zwingend ist jedoch, dass die Verantwortlichen in der Politik und bei den Bahnen sich bewusst sind, dass das System Rad/Schiene sichergestellt sein muss und dass die Bahn schliesslich dem Volk als Kunde im Personen- und im Güterverkehr dienen muss.

Wer weiss. Die Zeit ist und bleibt spannend!

## Fazit

- Die Liberalisierung im öffentlichen Verkehr entwickelt sich weiter. Die Gangart wird stark von der EU bestimmt.
- Die vom Bundesrat skizzierte Bahnlandschaft Schweiz nach dem Modell «SBB + x KTU» ist zukunftsweisend und kann auf die BLS nicht verzichten.
- Der Kanton Bern braucht zur Anbindung Berns ans internationale Netz die Lötschberg–Simplon-Achse, welche von der BLS auch weiterhin gefördert wird.
- Hervorragende Leistungen haben ihren Preis, doch mit Kostensenkungsprogrammen muss die BLS ihre Wettbewerbsfähigkeit laufend verbessern; dazu dient auch die Fusion BLS/RM.
- Die BLS will ihren Beitrag für die Kundschaft und für die öffentliche Hand leisten und im europäischen Kontext positive Effekte bewirken. Die BLS-Züge stehen dazu bereit!
- Das Personal mit seinem spezialisierten Know-how stellt die Basis für den Erfolg der BLS dar.

Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit!