



ALEX MASI

FOTO-TABLEAU

Menschen im Schatten des Krieges 3/5

Eng und dunkel ist es in dem kleinen Unterstand, in den Tamara, ihre Enkelin Zarina und deren älterer Bruder Valiera flüchten, wenn ihr Heimatort an der ostukrainischen Front wieder unter Feuer genommen wird. Die Spuren des Konflikts, der mittlerweile ins vierte Jahr geht, sind den Gesichtern der drei tief eingeschrieben; sie scheinen sich kaum gewahr, dass die Kamera des Fotografen Alex Masi auf sie gerichtet ist. Die Menschen, mit denen Masi sprach, sind längst am Ende ihrer Nerven und Kräfte; das schlägt sich auch im Umgang mit den Kindern nieder. «Sobald das Gewehrfeuer losgeht, gebe ich meiner kleinen Tochter Beruhigungstabletten», gestand eine Mutter. «Und manchmal verliere ich die Nerven und schreie mein eigenes Kind an. Ich will nicht, dass das so weitergeht.»

Wettbewerb auf dem Eisenbahnnetz

Zwei Privatbahnen, die BLS und die Südostbahn (SOB), wollen einen Teil der Schnellzuglinien der SBB übernehmen. Sie bewerben sich deshalb für einige der Fernverkehrskonzessionen, die der Bund auf Anfang 2018 neu vergibt. Die Aufteilung des Fernverkehrsnetzes – des einzigen lukrativen Teils im Personenverkehr – auf mehrere Anbieter ist unter anderem wegen rechtlicher Unsicherheiten umstritten.

Nicht durch die Hintertür Verlockende Aussichten

Gastkommentar
von MATTHIAS FINGER

«Ermutigt» vom Bundesamt für Verkehr (Interview von Direktor Bernard Guillemon in «Le Temps» vom 27. Februar), hat die BLS bei demselben BAV ein Gesuch eingereicht, um ein Stückchen der Konzession für den schweizerischen Eisenbahn-Fernverkehr zu erhalten. Laut Guillemon muss «der Markt sich öffnen, wie in der EU». Die Strategie der BLS ist nachvollziehbar, versuchen doch alle potenziellen Konkurrenten Rosinen zu picken. Sollte das BAV der BLS nachgeben, dann ist es nur eine Frage der Zeit, bis auch DB, FS und SNCF – pochend auf die Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets – ebenfalls gerne ein bisschen Konzession hätten. Was macht dann das BAV? Die EU «entmutigen»?

Die Zerstückelung der Konzession für den Fernverkehr ist das am wenigsten geeignete Instrument, um Wettbewerb zu schaffen. Eine Konzession ist per definitionem ein Monopol, das heisst das Recht und die Pflicht, das Fernverkehrsnetz (für mindestens zehn Jahre ohne finanzielle Abgeltung) zu betreiben. Ihre Zerstückelung ist nicht im Sinne des Erfinders (Gesetzgebers) und würde wahrscheinlich, sollte es dazu kommen, vom Bundesverwaltungsgericht kassiert werden. Werden aus dieser Konzession lukrative Linien herausgepickt, müsste die Konzession neu angeordnet werden, und das Unternehmen, das die Resten erhält, könnte mit Recht Kompensationen verlangen. Wer bezahlt diese? Jene, die Bundessteuern berappen. Die BLS und der Kanton Bern würden umgekehrt auf deren Kosten Gewinn machen. Abgesehen davon, dass es unrealistisch ist, dies bis am 1. Januar 2018 operationell umzusetzen (Rollmaterial, Personalwechsel usw.). Wenn schon, hätte man vor vier Jahren anfangen müssen. Das Ganze ist also nicht durchgedacht, vielleicht ist es einfach ein Versuchsballon.

Die Schweiz hat noch vor der EU 1999 den grenzüberschreitenden Güterverkehrsmarkt geöffnet und dafür einen Regulator geschaffen. Das war eigentlich lobenswert, ist aber den SBB und auch der BLS nicht gut bekommen. Die weiteren drei Eisenbahnpakete der EU (Liberalisierung des grenzüberschreitenden und des nationalen Personenverkehrs) hat die Schweiz nicht mehr mitmachen wollen. Stattdessen wurde die Vorlage OBI (Organisation Bahninfrastruktur) lanciert, um sich trotzdem irgendwie den Regeln in der EU anzunähern. Diese Übung, welche die parlamen-

tarischen Beratungen nicht überleben dürfte, hat die Bundesanstalt «Trasse Schweiz» produziert (statt in gängiger Logik den Regulator zu stärken), die Idee einer SBB-Holding lanciert und sonst noch ein paar Vorschläge gemacht. Es gilt also: kein Wettbewerb, ausser beim grenzüberschreitenden Güterverkehr. Das ist der klare politische Wunsch. Obwohl nicht EU-kompatibel, ist diese Position nachvollziehbar, denn die Schweiz ist nicht ein klassisches Eisenbahn-, sondern ein voll integriertes Metro- oder S-Bahn-System und hat sich deshalb bewusst nicht verpflichtet, sämtliches EU-Eisenbahnrecht zu übernehmen. Wenn man in einem solchen engmaschigen und ausgelasteten System Wettbewerb einführt, dann sind dessen volkswirtschaftliche Kosten grösser als die Vorteile. Das ist wissenschaftlich belegt.

Dieses schweizerische Metrosystem ist gut; das bestätigen alle internationalen Vergleiche. Es fliesst zwar viel Geld hinein, aber das ist eben auch ein Grund, wieso es gut ist. Wie funktioniert das? Die SBB (und nicht das BAV, wie es gerne möchte, das Schicksal der OBI-Vorlage macht das deutlich) integrieren das System; der VöV (Verband öffentlicher Verkehr) und die ÖV-Unternehmen sorgen dafür, dass das System funktioniert (integriertes Ticketing, integrierter Fahrplan). Die Konzession der SBB für den Fernverkehr ist das Rückgrat des ganzen Systems. Wer würde diese essenzielle Rolle wahrnehmen, wenn die Konzession zerstückelt wird? Der Staat mit dem BAV als Systemintegrator?

Was will also das BAV? Ohne politische Diskussion durch die Hintertür Wettbewerb einführen? Das BAV soll die Wettbewerbsfrage der Politik (zum Entscheid) und dem Regulator (zur Ausführung) überlassen. Den Betrieb des Eisenbahnsystems soll es der Branche und dem Systemführer SBB lassen. Die Rolle eines Bundesamtes ist es, voranzudenken und die Politik zu beraten. Da gäbe es durchaus viel zu tun im Zeitalter von Verstärkung, Digitalisierung und Automatisierung sowie der daraus resultierenden tiefgreifenden Veränderungen des Mobilitätsverhaltens, der neuen digitalen Möglichkeiten, dieses zu steuern, sowie der ernsthaften Herausforderungen bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs – zum Beispiel, wenn die Profite der Plattformen für Mobilität ins Silicon Valley abzufließen drohen.

Matthias Finger ist Professor für Netzwerkindustrien an der EPFL. Er gehört dem Beratungsgremium des SBB-Forschungsfonds an.

Gastkommentar
von KURT SCHREIBER

Die Frage, ob die SBB einen Teil ihres Fernverkehrs an Privatbahnen abtreten sollen, beschäftigt gegenwärtig die schweizerische Bahnlandschaft. Die BLS und die Schweizerische Südostbahn (SOB) bewerben sich um die Übernahme einiger Schnellzuglinien. Die BLS will ab Zürich Flughafen direkt nach Interlaken Ost fahren, und die SOB will Fernverkehrsverbindungen der SBB von Chur über Zürich Flughafen nach Zürich und von Zürich sowie Basel über die Gotthard-Bergstrecke nach Lugano übernehmen. Aus Kundensicht vermag das gegenwärtige Angebot nicht zu befriedigen. Sowohl Richtung Bündnerland als auch Richtung Berner Oberland muss ab dem grössten Flughafen mindestens einmal umgestiegen werden. Geht die Reise zum Gotthard, ist sogar bis zu dreimal Umsteigen angesagt. Attraktiv ist das nicht. Somit können die Angebote von BLS und SOB als Segen bezeichnet werden, denn gemäss ihren Konzepten müsste auf diesen Relationen weniger oder überhaupt nicht mehr umgestiegen werden. Es bestehen also gute Aussichten, dass das bisherige, schlechte Angebot der SBB verbessert wird. Deshalb bergen die neuen Offerten von BLS und SOB verlockende Aussichten.

Bereits in den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts stand die Privatisierung der SBB-Linie Schaffhausen–Romanshorn zur Diskussion. Nach den Vorstellungen der SBB sollte diese Strecke stillgelegt werden. Es war ein Aussenseiter, die damalige Mittelthurgaubahn (MThB), welcher bereit war, das Angebot auf der Schiene weiterzuführen, mit Halbstundentakt, modernen Triebzügen und Haltepunkten, die teilweise näher an die Siedlungsgebiete gelegt wurden. Dieser Vorgang kann als erste «Privatisierung» in der schweizerischen Bahnlandschaft bezeichnet werden. Sie war sehr erfolgreich. Die damalige MThB war für die SBB ein ernstzunehmender Konkurrent geworden, der sein Marktgebiet ausdehnte und auch im Güterverkehr tätig war. Es versteht sich von selbst, dass der Konkurrenzkampf hart war, wobei sich die beiden Bahnen gegenseitig Steine in den Weg legten.

Anzufügen ist, dass der nachmalige Konkurs der MThB mit der Übernahme der Bodenseelinie wenig bis gar nichts zu tun hatte. Glücklicherweise hielten sich seine Auswirkungen in Grenzen. Das Erbe der Mittelthurgaubahn trat die Turbo AG an, die als Tochtergesellschaft der SBB firmiert

und an welcher der Kanton Thurgau noch eine Beteiligung hält. Sie ist heute in der ganzen Ostschweiz erfolgreich tätig. Die SBB konnten so gleichsam einen verlorenen Sohn in ihren Schoss zurückholen. Auf eine Art wiederholt sich die Geschichte. Wettbewerb um Ideen und Konzepte soll dafür sorgen, dass das Angebot für die Kundinnen und Kunden attraktiver wird.

Bereits heute besteht ein Unterschied zwischen den Dienstleistungen von Privatbahnen und jenen der SBB. Einige Beispiele: Sowohl die Rhätische Bahn (RhB) wie auch die BLS kennen in den Regionalexpress-Zügen die Zugbegleitung. Bei den SBB ist das in dieser Zugskategorie nicht mehr der Fall. Ebenso werden bei der RhB alternative Verkaufskanäle wie Stationshalter aufrechterhalten. Bei den SBB werden sie aufgehoben. Solche kleinen, aber feinen Unterschiede verdienen es, hervorgehoben zu werden. Es besteht also heute schon Wettbewerb, und dieses Nebeneinander darf auf weitere Linien ausgedehnt werden, damit noch mehr Kundinnen und Kunden von jenen profitieren, die es für sie besser machen. Auch im Güterverkehr existiert innerhalb bestimmter Regeln bereits Wettbewerb auf Schienen. Hier sind verschiedene Anbieter unterwegs. So sind in der Ostschweiz häufig Lokomotiven der BLS anzutreffen, und SOB-Lokomotiven ziehen Postzüge. Dadurch ist eine Konkurrenzsituation entstanden, die dazu beiträgt, Transportkosten zu senken und die Strasse zu entlasten.

Trotz alledem gibt es auch ein grosses Aber: Wenn Konkurrenz belebend oder gar als Segen wirken soll, darf dies nicht zulasten der Löhne, Arbeitsbedingungen und Sicherheitsmassnahmen gehen. Von Dumping-Ansätzen würde niemand profitieren, nicht das Personal, aber auch die Kundschaft nicht. Ferner muss der Zugang zu den Zügen in allen Kategorien weiterhin ohne Pflicht zur Sitzplatzreservierung möglich sein, und Fahrausweise müssen gegenseitig anerkannt sowie Anschläge gewährleistet werden. Minimalvorgaben müssen zwingend eingehalten und durchgesetzt werden. Ob es den Unternehmen passt oder nicht: Dafür braucht es Kontrollen, die effizient durchgeführt werden müssen. Die Zügel dürfen gelockert werden, aber man darf sie nicht schleifen lassen. Nur so kann sichergestellt werden, dass Wettbewerb und Privatisierung ein Segen sind und nicht zu einem Fluch verkommen.

Kurt Schreiber ist Präsident der Kundenorganisation Pro Bahn.