



Umweltschützer möchten die Nachtzüge ausbauen, obwohl es sich um ein wenig effizientes Nischenangebot handelt.

CHRISTIAN BEUTLER / NZZ

Die Liberalisierung ist für die SBB eine Chance

Die Bahn verschläft die Öffnung des internationalen Personenverkehrs mit der EU. Die vermeintliche Musterschülerin Schweiz schneidet ungenügend ab. Von Tobias Gafafar

Selten prallen zwei ÖV-Welten in nächster Nähe derart aufeinander wie im Jura zwischen Frankreich und der Waadt. Die Schmalspurbahn von Nyon ins französische Morez ist ab der Grenze seit Jahrzehnten stillgelegt. Auf der Schweizer Seite kommt neustes Rollmaterial zum Einsatz, mit dichtem Fahrplan. Auf der Anschlussstrecke der französischen SNCF von Morez nach Saint-Claude und Dole/Dijon fahren noch wenige Züge.

Immerhin vermarktet die Region die Linie, eine der schönsten Frankreichs, touristisch. Die schlechten Verbindungen dürften aber zum Niedergang der Stadt Saint-Claude beigetragen haben. In seinem Buch «Fractures françaises» schrieb der Geograf Christophe Guilluy, in peripheren Gemeinden wie Saint-Claude habe das Gefühl zugenommen, auf dem sozialen Abstieg zu sein – während die Metropolen von der Globalisierung profitiert hätten.

Die föderalistische Schweiz tickt anders. Es gibt keine vergessenen Provinzen, wie schon der Historiker Herbert Lüthy feststellte. Eine Nebenstrecke stillzulegen, ist so schwierig wie den wuchernden Subventionsdschungel zu lichten. Die Dichte und die Qualität der Bahn sind erstklassig, der Anteil am Modalsplit ist vergleichsweise hoch. Die Schweiz investiert pro Kopf auch deutlich mehr in die Schiene als Deutschland, das neidisch auf die SBB blickt.

Flugverbindungen besser

Selbstzufriedenheit macht jedoch träge. Es ist ein Trugbild, dass die Schweiz in jedem Bereich zu den Klassenbesten zähle. Die Nachfrage im internationalen Verkehr hat stark zugenommen. Dank Neubaustrecken und schnellen Zügen sind viele Reiseziele mit einer konkurrenzfähigen, ja bisweilen konkurrenzlos guten Fahrzeit erreichbar. Die Schiene bleibt aber unter ihren Möglichkeiten.

Das zeigt ein Papier, das die Umweltschutzorganisation Greenpeace pünktlich zum Ferienbeginn veröffentlicht hat. Sie hat die Direktverbindungen

Im internationalen Verkehr liegt viel Potenzial brach. Nur schon die Ankündigung, dass die SBB einen Direktzug nach London prüfen, stiess auf ein riesiges Interesse.

zwischen den wichtigsten Städten in Europa analysiert und mit dem Flugzeug verglichen. Zürich kommt nicht auf einen Spitzenrang, aber immerhin auf den vierten Platz. Ungenügend schneidet Genf ab, die zweitgrösste Schweizer Stadt. Die direkten Zugverbindungen gehörten zu den schlechtesten in Europa, schreibt die NGO. Das Flugangebot sei viel besser, was zum Fliegen ermuntere.

Umweltschützer wollen den Ausbau der Nachtzüge forcieren. Doch es handelt sich um ein ineffizientes Nischenangebot, das ohne Subventionen nicht überlebensfähig scheint. Das Geschäft beleben würde dagegen die Liberalisierung des internationalen Personenverkehrs. In der EU kommt sie langsam in Fahrt.

Die SBB aber verschlafen die Entwicklung. Die Bahn-Spitze machte alle möglichen Gründe geltend, die dagegen sprechen – von fehlenden Kapazitäten bis zur ungenügenden Pünktlichkeit im Ausland. Die Verwaltungsratspräsidentin Monika Ribar warnte vor einer Reduktion des Angebots. Drastischer tönt es nur bei den Gewerkschaften, die vom Anfang vom Ende des Schweizer ÖV-Modells sprechen.

Die Bedenken kommen 25 Jahre zu spät. Mit dem bilateralen Landverkehrsabkommen mit der EU von 1999 hat sich die Schweiz grundsätzlich verpflichtet, den internationalen Bahnverkehr zu öffnen. Im Gegensatz zu den EU-Staaten hat sie diesen Schritt aber nur im Güterverkehr vollzogen – dort mit Erfolg. Das Thema steht mit den Verhandlungen über ein neues bilaterales Vertragspaket mit der Europäischen Union wieder zur Diskussion. Der Bundesrat sieht endlich die Öffnung vor, mit Absicherungen, um Errungenschaften wie den Taktfahrplan oder das Tarifsystem zu bewahren. Umso irritierender ist, dass sich die Spitze der SBB öffentlich lautstark vom Vorhaben ihres Eigners distanzierte.

Statt sich auf die Risiken zu fokussieren, sollten die SBB die Chancen sehen. Im Grundsatz tun sie dies ungeachtet der Rhetorik auch. Seit dem Mai

bieten sie mit ihrer deutschen Tochtergesellschaft an Wochenenden eine Direktverbindung von Basel SBB zur Haltestelle in der Nähe des Europaparks in Rust an. Es ist ein attraktives Angebot, das der Schweiz politisch jedoch keinen Gefallen tut. In EU-Staaten dürfte dieses bloss Vorurteile befeuern, dass die Eidgenossen zwar gerne von Vorteilen des Binnenmarkts profitieren, aber europäische Unternehmen diskriminieren.

Dabei sind die SBB mit ihrem guten Ruf bestens aufgestellt, um bei der Öffnung eine Rolle zu spielen. Es geht nicht darum, die Fehler der Deutschen Bahn (DB) zu wiederholen: Diese ist zu einem internationalen Gemischtwarenkonzern geworden, der im Kerngeschäft versagt. Zu Recht haben sich die SBB auf die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit fokussiert. Sie müssten auch nicht zwingend die Kooperationen mit ausländischen Partnerbahnen aufgeben. In der EU ist das ebenfalls weiterhin möglich.

Doch im internationalen Verkehr liegt viel Potenzial brach. Nur schon die Ankündigung, dass die SBB einen Direktzug nach London prüfen, stiess auf ein riesiges Interesse. Heute sind sie aber von ausländischen Bahnen abhängig, um neue Angebote einzuführen. So fährt auch Jahre nach der Eröffnung der Basistunnels der Neat kein Direktzug von Zürich nach Rom. Das Angebot von Genf nach Spanien und Südfrankreich ist schlechter als Endes des letzten Jahrhunderts.

Der Genfer Regierungsrat Pierre Maudet spielte den SBB im Mai einen Steilpass zu. Am Bahn-Kongress in Basel beschwerte er sich über die Verbindung von Genf nach Lyon. Er fragte sich, warum mit der Öffnung nicht die SBB die Strecke betreiben. Die SNCF hat daran wenig Interesse. Gut alle zwei Stunden fährt heute ein Zug, mit unattraktiven Fahrzeiten. Zum Einsatz kommen Regionalzüge, zumal der Betrieb von der Region Auvergne-Rhône-Alpes mitfinanziert wird. Eine Fernverkehrsverbindung mit weniger Halten, besseren Anschlüssen und attraktivem Rollmaterial ist überfällig. Doch statt Maudets Steilpass aufzunehmen, tönt die SBB-Spitze wie eine Light-Version der Bahngewerkschaft. Bei allen Verdiensten im Kerngeschäft: Der Bund muss darauf achten, dass die nächste Führung der SBB wieder stärker unternehmerisch denkt.

Mehr Züge, tiefere Preise

Natürlich, die Öffnung ist gegenseitig. Auch die SBB könnten im internationalen Personenverkehr Konkurrenz erhalten. Doch es gilt die Relationen zu wahren. Die Liberalisierung betrifft ein beschränktes Segment, das wegen der Distanzen aber für die Klimabilanz besonders ins Gewicht fällt. Neben üblichen Ausnahmen wie dem privaten italienischen Unternehmen Italo sind es vor allem Staatsbahnen, die den Markt aufmischen – notabene Kooperationspartner der SBB.

Bloss der Billiganbieter Flixtain hat bis anhin öffentlich Interesse bekundet, von München nach Zürich zu fahren. Nur schon wenige zusätzliche Verbindungen wirken sich jedoch auf die Preise aus. Das müsste im Interesse der Linken sein, da internationale Bahnfahrten vergleichsweise teuer sind. Doch stattdessen ist lediglich von den Partikularinteressen der Gewerkschaften und der SBB die Rede.

Mit einem besseren Angebot steigt die Nachfrage – und der Kuchen wird für alle grösser. Dieses Fazit zog nach dem Markteintritt von Trenitalia auch Jean-Pierre Farandou, der die SNCF fünf Jahre erfolgreich geführt hat. Einige zusätzliche Züge muss das stark befahrene Schweizer Bahnnetz verkraften können. Die SBB-Tochtergesellschaft Lyria zeigt mit dem neuen, saisonalen TGV von Lausanne und Genf nach Marseille, dass es geht. Voraussetzung dafür ist, dass die Schweiz mit der EU gut verhandelt. Es kann nicht sein, dass einzelne Konflikte um Zugstrassen zu langen Gerichtsverfahren führen. Mit der Railcom gibt es eine unabhängige Schweizer Behörde, die rasch entscheiden kann.

Zu Recht verweisen die SBB auf das Problem der unpünktlichen Züge, namentlich aus Deutschland. Doch die Verspätungen sind schon heute zu gross. Nach den Streckensanierungen muss die DB ihren Betrieb endlich in den Griff bekommen. Es ist Aufgabe des Staates, genug Mittel für die Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Ohne regelmässige Investitionen hätten selbst die SBB mehr Probleme.

Dennoch werden diese regelrecht überhört. Ein deutscher Professor schwärmt, die SBB-Führung beherzige den Ausbau des Regionalverkehrs. Dies schreibt er im Rahmen einer Studie, die er für die Bahngewerkschaften aus der Schweiz und Österreich erstellt. Doch die hochschuldeten SBB haben kein Interesse, möglichst viele unrentable Nebenstrecken zu betreiben. Vielmehr ist das Netz in der Schweiz so dicht, weil es die Kantone und der Bund wollen, die den Regionalverkehr bestellen und mitfinanzieren. Der Bund finanziert ebenfalls die Infrastruktur.

Das Schweizer Modell ist denn auch nicht auf jedes EU-Land übertragbar. Die im Jahr 2018 reaktivierte Strecke von Belfort nach Delle, die wenig genutzt wird, ist ein Mahnmal. Statt Millionen für eine stillgelegte Nebenlinie im Jura zu verschwenden (mit Beteiligung der Schweiz), investiert Frankreich seine beschränkten Mittel besser dort, wo die Bahn am stärksten ist: beim Transport von grossen Mengen von Personen und Gütern über längere Distanzen.