

BLS setzt auf Regional- und Güterverkehr

Die BLS hat ihre neue Rolle im Bahnverkehr gefunden: Nachdem sie den Fernverkehr an die SBB abgetreten hat, legt sie ihre Schwerpunkte auf den Regionalverkehr, den Autoverlad am Lötschberg, die rollende Autobahn auf der Lötschberg-Simplon-Achse und vor allem auf den Gütertransitverkehr, wo die BLS in Konkurrenz zur SBB steht.

Trotz des Wegfalls von IC- und EC-Zügen vergrössert die BLS ab 2004 ihre Leistungen im Personenverkehr um 88 Prozent, indem sie die S-Bahnlinien der SBB im Raum Bern übernimmt. Im Cargo-Bereich vermeldet BLS-Direktor Mathias Tromp in einem Interview mit der NZZ Erfolge und bezeichnet diesen als wichtigste Erfolgsstütze der BLS. Er freut sich darüber, dass die BLS von der ab 2007 schnellsten Nord-Süd-Achse durch den Lötschberg-Basistunnel profitieren wird.

Weitere Informationen:

www.bls.ch

12. Juni 2002

Redaktion Mobilservice
Büro für Mobilität AG
Andreas Blumenstein
Aarberggasse 8, 3011 Bern
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67
mailto: redaktion@mobilservice.ch

Geschäftsstelle Mobilservice
Monika Tschannen-Süess
Postfach 47, 3115 Gerzensee
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16
mailto: info@mobilservice.ch
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

«Ich sitze auf der richtigen Cargo-Achse»

BLS-Direktor Tromp über die Aussichten seiner Bahn

Zwar wird der Fernverkehr der BLS bald von den SBB übernommen. Doch im Güterverkehr sieht die Zukunft der Lötschbergbahn gut aus, weil sie von der richtigen Nord-Süd-Achse mit dem Lötschberg-Basistunnel der Neat profitiert. Der Betrieb der Berner S-Bahn gibt zusätzlichen Auftrieb. Im Gegensatz zu manchen andern «Privatbahnen» habe die BLS einen zukunftsweisenden Auftrag, sagt Direktor Tromp im Gespräch.

Die BLS Lötschbergbahn hat ihre neue Rolle und Aufgabe gefunden. Sie ist - wie Direktor Mathias Tromp im Gespräch ausführt - weder wirtschaftlich chancenlos noch ein willenloses Anhängsel der grossen Bundesbahnen, zumal die vor Jahresfrist vereinbarte neue Verkehrsaufteilung die Aufgaben zwischen BLS und SBB einigermassen klar regelt. Der Fernverkehr, die Intercity- und Eurocity- (IC/EC-)Züge von und nach Interlaken und Brig, geht ab Dezember 2004 ganz an die SBB. Manch altem Mitarbeiter der Lötschbergbahn tut das weh, auch dem Direktor, der dennoch betont, es sei sinnvoll, dass nur noch eine Unternehmung diese in sich geschlossene Verkehrsart wahrnehme. Den Einzelwagenladungsverkehr haben die SBB bereits vor der «Verkehrsaufteilung» mit Zustimmung des Bundesamtes für Verkehr landesweit an sich gezogen, was deshalb nicht nur die BLS, sondern alle einstmals in diesem Bereich tätigen konzessionierten Transportunternehmen (KTU) betrifft.

Doch die Felder, welche die BLS trotz diesen Einschränkungen besetzen kann - und sogar ausgeweitet hat -, sind nicht zu verachten. Dazu gehören der Regionalverkehr, der Autoverlad am Lötschberg, die rollende Autobahn auf der Lötschberg-Simplon-Achse und vor allem der Gütertransitverkehr, in welchem die BLS als valable Alternative zu den SBB auftritt.

Massive Ausweitung im Personenverkehr

Trotz dem Wegfall des Fernverkehrs vergrössert die BLS ab 2004 ihre Leistungen (Zugskilometer) im Personenverkehr um 88 Prozent. Sie übernimmt die S-Bahn-Linien der SBB im Raum Bern, somit den grössten Teil der zweitgrössten schweizerischen S-Bahn; ausgeklammert bleiben die vom Regionalverkehr Mittelland (RM) betriebenen Linien. Dazu kommt der Regionalverkehr im Berner Oberland, zwischen Bern, Neuenburg und Luzern sowie auf der wichtigsten Stammstrecke (Bern- bzw. Thun-Brig/Interlaken), darin eingeschlossen ab 2007 die Bergstrecke über Kandersteg nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels der neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat). Dies ergibt immerhin ein Streckennetz von Payerne bis Luzern und von Neuenburg bis Brig mit rund 600 Streckenkilometern.

Der Zuschlag des Berner S-Bahn-Verkehrs an die BLS sei keineswegs vom Himmel gekommen, sagt Tromp. Eine profunde Studie des Büros Booz, Allen & Hamilton (Zürich) - im Zusammenhang mit der Basisvereinbarung BLS - SBB - habe ergeben, dass die BLS den Regionalverkehr kostengünstiger betreiben könne als die SBB. Vom Kanton Bern hat die Lötschbergbahn die Zusicherung erhalten, dass die Berner S-Bahn bis mindestens 2010 nicht öffentlich ausgeschrieben und an andere Interessenten vergeben werde, sofern sich nicht gravierende Fehlleistungen der BLS feststellen lassen.

Die BLS wird die Unterhaltswerkstätte Aebimatt (Depot Bern) als technischen Stützpunkt für den S-Bahn-Verkehr von den SBB übernehmen. Tromp ist überzeugt, dass ein Bahnbetrieb über ein Gesamtsystem und einen «Heimathafen», einen Stammbereich, verfügen müsse, wenn er florieren solle. Die Aussicht, in der Ostschweiz oder anderswo Fahrleistungen anzubieten, hält er deshalb für unwahrscheinlich.

Erfolgsmeldungen der Güterbahn

Im Güterbereich vermeldet die BLS besondere Erfolge: Im vergangenen Jahr betrug der Zuwachs an Tonnenkilometern 55 Prozent. Partner im Norden ist die DB Cargo; diese will - schon lange ist es angekündigt - demnächst wirklich bei der BLS Cargo AG mit einer Minderheitsbeteiligung einsteigen; die Vertragsunterzeichnung in Bern ist für Ende April vorgesehen. Tromp will auch in Zukunft strikt auf einer BLS-Mehrheit bestehen. Im Süden geht es nie ohne die Italienischen Staatsbahnen (FS), doch besteht ein Kooperationsvertrag mit den Ferrovie Nord Milano, mit denen zusammen ein Zug von Melzo (östlich von Mailand) nach Zeebrugge (Belgien) geführt wird. Es ist dies übrigens das erste von bisher bloss zwei Beispielen für einen im «Open Access» geführten Güterzug auf dem italienischen Bahnnetz.

Der Cargo-Bereich, dem Wind des Wettbewerbs weit mehr ausgesetzt als alle anderen Bahnbereiche, ist derzeit - und wohl auf Jahre hinaus - die wichtigste Erfolgsstütze der BLS. Die Lötschbergbahn hat sich in der heftigen und konfusen Neat-Diskussion vor der denkwürdigen Finöv-Abstimmung vom 28. November 1998 mit Zähnen und Klauen für «ihren» Basistunnel eingesetzt. Der Erfolg gibt ihr Recht. «Ich sitze auf der richtigen Cargo-Achse», sagt Mathias Tromp mit erkennbarem Triumph in den Augen. Im Jahr 2007 wird der Lötschberg-Basistunnel bereit sein, dieweil sich am Gotthard Verzögerungen abzeichnen, die angesichts des Variantenstreits im Kanton Uri in die Jahre gehen könnten. «Ich rechne mit der Gotthard-Eröffnung erst zehn Jahre nach jener am Lötschberg», sagt Tromp.

Gut läuft es der BLS auch beim Betrieb der rollenden Autobahn im Auftrag der RAlpin AG (gemeinsame Gesellschaft von SBB, BLS, Hupac und neuerdings FS Trenitalia). Die Nachtzüge sind fast zu 100 Prozent ausgebucht, die Tageszüge Nord-Süd gut genutzt, wobei auch die Süd-Nord-Richtung neuerdings zulegt. Die durchschnittliche Auslastung liegt bei über 70 Prozent, die Pünktlichkeit hat sich gegenüber dem Start stark verbessert. Und der Autoverlad in Kandersteg und Goppenstein bleibt ein sicherer Wert in der Hand der BLS.

Auch in jenen Bereichen, in denen weder Konkurrenz noch Monopol, sondern enge Zusammenarbeit mit den SBB angesagt ist, zeigt sich der BLS-Direktor zufrieden. Zum Beispiel im Betrieb der Infrastruktur, wo die BLS nicht nur für die in ihrem Eigentum stehende Stammstrecke Thun-Brig/Interlaken zuständig wird, sondern im Auftrag der SBB die Betriebsführung zwischen Gümligen (Kanton Bern) und Domodossola (Italien) übernehmen wird, inklusive des Raums Oberwallis ab Siders. Die Zentrale dafür wird in Spiez eingerichtet. Bei der Trasseplanung, für welche die SBB die Federführung haben, attestiert Tromp der grossen Bahn durchgehend Fairness. Es gebe eigentlich keine Probleme. Immerhin hat die BLS in den zuständigen «One Stop Shop» für den Trasseeverkauf zwei Leute in leitender Position delegiert.

Der Milliarden-Klumpfuss

Bis Ende 2002 will die BLS vom Bundesrat wissen, wer den Infrastrukturbetrieb der Neat-Neubaustrecke (Lötschberg-Basistunnel) in welcher Form leisten soll. Ab 2007 ist die BLS-Tochter Alptransit AG im Wesentlichen eine Immobiliengesellschaft. Tromp möchte am liebsten eine BLS-Infrastruktur-Immobilien-AG gründen, in welche die bestehenden und neuen Bauten einzubringen wären - samt den Schulden von rund einer Milliarde Franken, welche vom Doppelspurausbau der Lötschberg-Bergstrecke seit 1976 herrühren. Ein bilanzieller Klumpfuss, sagt Tromp, den sich die BLS letztlich im Auftrag des Bundes eingehandelt habe, wobei er sich mit dieser Argumentation in Eintracht mit der Auffassung der Berner Kantonsregierung befindet.

Doch noch besser als die Versenkung der Milliardenschuld in einer ausgegliederten Tochtergesellschaft ist für Tromp die längst überfällige Entschuldung der schweizerischen «Privatbahnen» im Rahmen einer zweiten Phase der Bahnreform. Die vom eidgenössischen Parlament vor drei Jahren beschlossene - massive - Entschuldung betraf nur die SBB und schuf stossend ungleiche Verhältnisse auf dem schweizerischen Schienennetz. Die Gleichbehandlung mit den SBB ist für den BLS-Direktor deshalb die wichtigste Forderung an den Staat.

Neue Zürcher Zeitung NZZ, 3. April 2002