

Medienstelle  
media@bls.ch  
Telefon +41 058 327 29 55

Medienmitteilung  
Bern, 8. September 2017

Konzessionsgesuch im Fernverkehr

## BLS offeriert mehr Bahn und neue Züge

Die BLS hat ein Konzessionsgesuch für zwei Intercity- und drei RegioExpress-Linien eingereicht. Diese Linien sollen schrittweise ab 2020 mit neuen Zügen und attraktivem Service bedient werden. Damit folgt die BLS der Einladung des Bundes, sich an der Marktöffnung im Schweizerischen Eisenbahnfernverkehr aktiv zu beteiligen. Ziel ist es, das Bahnsystem mit Wettbewerb zu beleben und gegenüber der heutigen Monopolsituation einen spürbaren Mehrwert für die Fahrgäste zu schaffen. Die BLS ist dabei weiterhin an einer konstruktiven Zusammenarbeit mit der SBB interessiert. Mit dem Wiedereinstieg in den Fernverkehr würde die BLS 290 neue Stellen schaffen.

Die BLS AG beantragt beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Konzession für fünf Linien im Fernverkehr. Sie möchte, eingebettet in ihr bisheriges Netz, künftig zwei Intercity- sowie drei RegioExpress-Verbindungen betreiben. Sie will dadurch die Hauptstadtregion Bern und die Regionen Berner Oberland/Oberwallis, Olten/Basel sowie die Romandie optimal mit modernen Zügen und hochstehendem Service verbinden. Die Wirtschaftlichkeit der beantragten Angebote und das BLS-Potenzial wurden sorgfältig geprüft und bestätigt. Beides wäre auch bei einer weitergehenden Lösung erfüllt gewesen. Seit der Übernahme BLS-Fernverkehrs im Jahr 2004 hält die SBB in diesem Bereich eine Monopolstellung. Mit dem Auslaufen der meisten Konzessionen per Dezember 2017 erarbeitete die BLS nach der Einladung durch das BAV eigenständige Konzepte für eine Mehrbahnenlösung im Fernverkehr.

### **Mehrwert dank gesundem Wettbewerb**

Gleichzeitig fanden intensive Gespräche mit der SBB über eine mögliche Kooperation statt. Eine Arbeitsgruppe mit Fachleuten beider Unternehmen einigte sich auf eine Konsenslösung, der auch die Verwaltungsratspräsidien von SBB und BLS zustimmten. Diese sah eine Kooperation auf einzelnen Linien unter Konzession der BLS vor. Davon nahm die SBB jedoch wieder Abstand. «Ausgehend von unserem ursprünglichen Konzept mit Linien via Aarau, Zürich in die Ostschweiz haben wir grosse Schritte auf die SBB zu gemacht und uns auf den Betrieb von fünf Fernverkehrslinien beschränkt. Wir sind der festen Überzeugung, dass der Einzug von Wettbewerb das Bahnsystem belebt, neue Impulse schafft und letztlich den Fahrgästen zugutekommt», sagte BLS-Verwaltungsratspräsident Rudolf Stämpfli vor den Medien. Mit ihrem Konzessionsgesuch offeriert die BLS im Grundsatz das von Fachleuten beider Unternehmen erarbeitete Konzept. «Es ist eine Konsenslösung, die wir weiterhin gemeinsam mit der SBB umsetzen könnten», erklärte Stämpfli, der damit die Ge-

sprachsbereitschaft der BLS für Kooperationslösungen unter je eigenen Konzessionen bekräftigte.

«Die Nutzer des öffentlichen Verkehrs, die Regionen und die Steuerzahlenden profitieren davon, wenn sich die Bahnen zu besserer Leistung motivieren», sagte Rudolf Stämpfli. Dennoch sei ebenso klar: «Die bewährte Zusammenarbeit in betrieblichen, koordinierenden Bereichen und in Gesamtverkehrsfragen muss gewährleistet bleiben.» Der Verwaltungsrat der BLS hat sich nach sorgfältiger Abwägung der Interessen des Unternehmens und des Gesamtsystems für eine dosierte Marktöffnungs-Variante entschieden und auf eine Ausschöpfung des maximal möglichen Rahmens verzichtet. «Damit beweisen wir, dass es möglich ist, dank Wettbewerb das System zu stärken, ohne den nach wie vor dominierenden Akteur zu schwächen. Das ist eine klassische Win-win-Situation», sagte Stämpfli weiter.

### **BLS beantragt schrittweisen Ausbau des Angebots**

Die BLS beantragt beim BAV abgestimmt auf die geplanten und notwendigen Infrastrukturausbauten für den STEP Ausbauschnitt 2025 eine schrittweise Umsetzung ihres Konzepts:

*Intercity-Linien:*

- Interlaken–Bern–Basel (ab Fahrplan 2022)
- Brig–Bern–Basel (ab Fahrplan 2023)

(beide Linien mit jeweils neuen Fernverkehrszügen)

*RegioExpress-Linien  
im Fernverkehr:*

- Bern–Olten (ab 2020 mit modernen MUTZ)
- Biel–Bern (ab 2020 mit modernen MUTZ)
- Le Locle–Bern (ab 2022 mit FLIRT neuester Generation)

### **Mehrwert für die Fahrgäste dank Service und neuen Zügen**

Die BLS will die beantragten Strecken für die Bahnkunden mit neuen Zügen bedienen. Sie rechnet dazu mit Investitionen von rund 495 Mio. Franken in neue Intercity- und zusätzliche neue MUTZ RegioExpress-Züge. Die Investitionen ins Rollmaterial erfolgen eigenwirtschaftlich, sie belasten Bund und Kantone nicht zusätzlich. Die Kunden in allen Fernverkehrs-Zügen der BLS sollen von persönlicher Reisebegleitung, der Möglichkeit zum Ticketkauf sowie von einem zeitgemässen Verpflegungsangebot profitieren. Die BLS will ihren Fahrgästen und besonders auch Touristen eine hochwertige, stabile Datenverbindung ermöglichen, beispielsweise auf Basis von WLAN. Zudem hat die BLS als erste Schweizer Bahn mit Industriepartnern und der EPFL Lausanne in vielen Zügen bereits spezielle Fenster für den störungsfreien Mobilfunkempfang eingebaut. «Das Preis-Leistungsverhältnis ist besonders wichtig für die Kunden im öffentlichen Verkehr, der in Konkurrenz zum Strassenverkehr steht. Deshalb wollen wir den Fahrgästen moderne Züge und einen hochwertigen Service bieten», erklärte Bernard Guillelmon, Vorsitzender der BLS-Geschäftsleitung.

### **Entlastung der öffentlichen Hand dank Synergien**

Dank der neuen Fernverkehrslinien könnte die BLS ihr Potenzial optimal ausschöpfen und Ressourcen wie Rollmaterial wirkungsvoller einsetzen. Weil sich die beantragten Linien ideal ins bestehende BLS-Netz einfügen, kann die BLS das von den Kantonen mitfinanzierte Regionalverkehrs-Angebot (RegioExpress und S-Bahn) in enger Abstimmung mit den Kantonen ausbauen und effizienter betreiben. «Davon profitieren nicht nur die Bahnkunden, sondern ebenso die öffentliche Hand», erläuterte Bernard Guillelmon. Denn die Abgeltungen der öffentlichen Hand pro angebotenen Zugkilometer im Regionalverkehr liessen sich dank der Synergien ab dem Jahr 2020 spürbar senken.

### **BLS wächst moderat, SBB dagegen überproportional**

Da das Angebot im Fernverkehr mit dem STEP Ausbauschnitt 2025 gesamthaft zunehmen wird, wächst auch die SBB ungeachtet der BLS im Fernverkehr überproportional weiter. Gemäss ihren eigenen Angaben rechnet die SBB bis ins Jahr 2030 auf ihren Fernverkehrslinien mit einem Nachfragewachstum von bis zu 78 Prozent. «Wir beantragen also ein kleines Stück des ohnehin stark wachsenden Kuchens. Wir sind

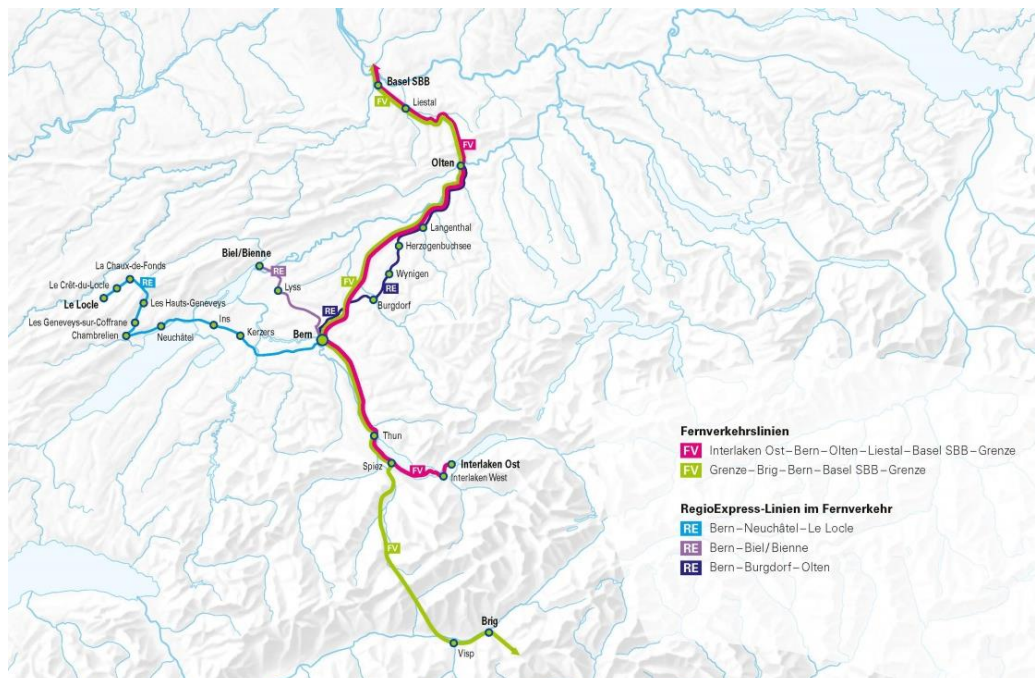
bereit, eine stärkere Mitverantwortung zur Verbesserung des Gesamtsystems zu übernehmen», sagte Rudolf Stämpfli. Gleichzeitig werde dadurch die Konkurrenzfähigkeit des öV-Gesamtsystems in der Schweiz mit Blick auf den internationalen Wettbewerb gestärkt.

Fundierte Berechnungen der BLS und externer Fachleute haben bestätigt, dass die BLS ihre beantragten Fernverkehrslinien rentabel betreiben kann. Die BLS hat dem BAV hierzu einen umfassenden Businessplan eingereicht. Mit dem optimierten Konzept der BLS ist auf drei der fünf Linien mit Ertragsüberschüssen zu rechnen. Diese Erträge sind wichtig, weil die bisherige BLS-Regionalverkehrslinie La Chaux-de-Fonds–Neuchâtel–Bern künftig dem Fernverkehr zugeordnet wird. Sie ist stark defizitär und wird künftig nicht mehr subventioniert. Der Wegfall dieser Linie hätte schmerzliche Einbussen für die BLS zur Folge. Somit ist das Gesuch auf ein ausgewogenes Verhältnis von rentablen und unrentablen Linien ausgelegt. Auch die Aufbaukosten und Investitionen sind für die BLS langfristig finanzierbar; sie generieren einen höheren Gesamtnutzen, ohne die öffentliche Hand zusätzlich zu belasten.

### Moderates Wachstum mit 290 neuen Arbeitsplätzen bei der BLS

Falls die BLS die Konzession für die beantragten Fernverkehrslinien erhielte, könnte das Unternehmen in den nächsten vier Jahren schrittweise und moderat wachsen. Mit dem Wiedereinstieg in den Fernverkehr würde die BLS in den nächsten Jahren rund 290 Vollzeitstellen schaffen. Heute beschäftigt die BLS AG über 3'100 Mitarbeitende. «Wir haben einen guten Gesamtarbeitsvertrag und bieten darüber hinaus attraktive, familienfreundliche Arbeitsbedingungen», sagte Bernard Guillelmon. Die BLS geht davon aus, dass sie den Personalaufbau durch eigene Ausbildungen und ordentliche Stellenausschreibungen vollziehen kann. Da die SBB angesichts des Angebotsausbaus im Fernverkehr ebenfalls stark weiterwachsen und deutlich mehr Zugkilometer anbieten wird, ist davon auszugehen, dass bei der SBB keine Stellenreduktionen aufgrund des BLS-Fernverkehrsgesuches notwendig sein werden.

### Von der BLS beantragte Fernverkehrskonzessionen



Weitere Informationen auf: [bls.ch/fernverkehr](https://bls.ch/fernverkehr)

### **BLS AG in Kürze**

Die BLS gehört zu den grössten Verkehrsunternehmen der Schweiz. In unserem Kerngeschäft Bahn betreiben wir Linien im Pendler- und im Freizeitverkehr und unterhalten ein 420 Kilometer langes Eisenbahnnetz. Daneben vereinen wir unter unserem Dach Busbetrieb, Autoverlad, Schiffsbetrieb und Güterverkehr. Mit diesem breiten Angebot gestalten wir Mobilität in unserem Einzugsgebiet bedeutend mit: Die BLS verbindet Menschen, Regionen und Orte.

Im Jahr 2016 waren 62,5 Millionen Fahrgäste in den Zügen und Bussen und auf den Schiffen der BLS unterwegs. Weitere Kennzahlen finden Sie online unter [geschaeftsbericht.bls.ch](http://geschaeftsbericht.bls.ch).