

# Konkurrenz für die SBB lässt auf sich warten

Die EU fordert, dass die Schweiz den internationalen Bahnverkehr liberalisiert – ein scharfer Preiskampf ist aber nicht in Sicht

DANIEL IMWINKELRIED, BRÜSSEL

Seit bald vier Monaten verhandeln die Schweiz und die EU über eine neue bilaterale Übereinkunft – die hohe Zuwanderung aus EU-Ländern ist dabei der grosse Brocken. Ebenfalls emotional und umstritten ist das Thema Schienenverkehr. Hier geht es um die SBB und den Service public, beides sind in der Schweiz Heiligtümer.

Laut dem Landverkehrsabkommen mit der EU von 1999 müsste die Schweiz Eisenbahnunternehmen erlauben, eigenständig grenzüberschreitende Verbindungen in die Schweiz anzubieten. Demnach könnte zum Beispiel ein privater Anbieter einen Zug zwischen Frankfurt und Zürich zirkulieren lassen.

Doch den sogenannten internationalen Schienenpersonenverkehr gibt es in der Realität nicht, die Schweiz und die SBB haben diesen boykottiert. Bei der EU ist dieses störrische Verhalten auf viel Missfallen gestossen, und so übt die Kommission auf die Schweiz gerade starken Druck aus, den Markt für den internationalen Verkehr endlich zu öffnen. Ohne einen solchen Schritt dürfte es keinen bilateralen Vertrag geben. Die EU erwartet allerdings nicht, dass die Schweiz den Binnenverkehr liberalisiert, der Bundesrat würde auf eine solche Forderung auch nie eingehen.

## Definierte Qualitätsziele

Im Dossier des internationalen Passagierverkehrs mischen diverse «Player» mit, die unterschiedliche strategische Absichten verfolgen: Dazu zählen neben der EU die SBB, der Bundesrat, die Gewerkschaften und ausländische Investoren, die allenfalls ein Interesse daran haben, eine Verbindung in die Schweiz anzubieten.

Die Öffnung des internationalen Bahnverkehrs ist in der Schweiz ein Politikum. So lehnen die Gewerkschaften die Liberalisierung ab. Sie befürchten, dass ein solcher Schritt den funktionierenden öffentlichen Verkehr zerstöre. Als abschreckendes Beispiel dient ihnen Deutschland. Dort ist die Infrastruktur teilweise marode, und die Züge haben oft grosse Verspätungen oder fallen sogar aus.

Die SBB dagegen scheinen sich mittlerweile mit einer kontrollierten Öffnung des internationalen Verkehrs ab-



Geht es nach der EU, soll Flixtrain auch in der Schweiz fahren dürfen.

RALPH PETERS / IMAGO

gefunden zu haben. Sie stellen aber Bedingungen. «Die Erreichung von definierten Qualitätszielen – etwa bei der Pünktlichkeit – muss zwingende Voraussetzung für einen Markteintritt sein», sagt eine Sprecherin der Bahn.

Gewisse Bundesstellen hatten sich gewünscht, dass sich die SBB in diesem Dossier rascher bewegen. Schritt für Schritt haben sich der Bund und die Bahn aber angenähert. Für den Bundesrat ist die Pünktlichkeit ebenfalls ein mögliches Qualitätskriterium. Klar ist seit einiger Zeit auch, dass ein ausländischer Anbieter das Generalabonnement akzeptieren müsste und der Taktfahrplan in jedem Fall Vorrang hat. Das heisst etwa: Ein verspäteter Intercity aus dem Ausland geniesst kein Vorfahrtsrecht, dieses hätten die Züge der inländischen Anbieter.

## Wenig potenzielle Kandidaten

Diese Kriterien schmälern für ausländische Investoren die Attraktivität des

Schweizer Markts. Die Frage ist aber ohnehin, ob es überhaupt Transportfirmen gibt, die eigenständig in die Schweiz fahren wollen und so einen preissenkenden Wettbewerb um international reisende Kunden anzetteln.

Die Anzahl möglicher Konkurrenten ist jedenfalls sehr gering. Die Staatsbahnen der umliegenden Länder zählen eher nicht dazu. Sie alle sind nämlich im internationalen Verkehr über Kooperationen mit den SBB geschäftlich verbunden. Lyria beispielsweise, eine Tochterfirma der SBB und der SNCF, wickelt den TGV-Verkehr nach Frankreich ab. Auf der Strecke München–Zürich kooperieren die SBB, die ÖBB und die Deutsche Bahn. Ähnliche Formen der Zusammenarbeit gibt es mit Trenitalia für Italien. Die Staatsbahnen haben den Markt betoniert, sie werden es sich daher gut überlegen, ob sie sich im internationalen Geschäft attackieren wollen.

Als «heisser» Kandidat für den Markteintritt gilt hingegen das deutsche

Unternehmen Flix. Über die kleine Zugsparte Flixtrain bietet es auch Fernzüge an, allerdings nur in Deutschland. Flix möchte das Geschäft aber internationalisieren. Im vergangenen Jahr hat die EU-Kommission eine von Flixtrain angestrebte Verbindung von München nach Zürich zu einem Pilotprojekt des internationalen Verkehrs erhoben. Neun weitere Projekte von Bahnfirmen erhielten diesen Status, unter ihnen eine Verbindung von München nach Rom oder eine von München nach Budapest.

Die EU leistet allerdings keine finanzielle Hilfe, sondern will den Bahnen bloss mit Rat beiseitestehen, falls sie auf Widerstand stossen. Seit einiger Zeit verfolgt die EU die Strategie, den internationalen Schienenverkehr auszubauen. Aber die Hindernisse sind gross, das Vorhaben kam nur wenig voran. Der internationale Passagierverkehr sei in den vergangenen Jahren kaum gewachsen, beklagte die Eisenbahnagentur der Europäischen Union vor kurzem.

Das liegt unter anderem an langsamen Verbindungen, die wiederum die Folge von Mängeln bei der Infrastruktur sind. So gibt es in Europa immer noch kein flächendeckendes Zugsicherungssystem, obwohl daran seit Jahrzehnten gearbeitet wird.

## Flix könnte kooperieren

Unklar ist auch, wie es um die Verbindung München–Zürich von Flix steht. «Die Strecke ist eine der beliebtesten Flixbus-Verbindungen», sagt Sebastian Meyer von Flix. «Wir sehen hier noch deutlich mehr Potenzial.» Laut Meyer schreitet die Planung für eine Bahnverbindung voran.

Beobachter gingen davon aus, dass Flix eigenständig Züge in Betrieb nehmen werde, die zwischen München und Zürich verkehren. Doch nun sagt Flix, dass man eine Partnerfirma finden wolle, um die Pläne umzusetzen. «Eine Kooperation mit den SBB schliessen wir dabei nicht aus», sagt Meyer. Das aber würde die SBB wohl von der DB entzweien, das «Kartell» der Staatsbahnen würde brüchig.

Käme eine solche Kooperation zustande, entstünde im internationalen Verkehr zudem nicht wirklich Konkurrenz, welche die Etablierten unter Druck setzte. Vielmehr würden die Verhältnisse zementiert, die von den Staatsbahnen beherrscht werden.

Diese herauszufordern, ist schwierig. Das Bahngeschäft ist kapitalintensiv und weist hohe Fixkosten auf. Deshalb ist das Risiko gross, dass einem Newcomer das Kapital ausgeht, bevor er die Gewinnschwelle erreicht.

Das dürfte einer der Gründe sein, warum Flix Partner sucht. Das Unternehmen muss in diesem Fall keine eigenen Züge kaufen, bei denen es ohnehin lange Lieferfristen gibt. Und das Partnerschaftsmodell würde auch besser zu Flix' Geschäftsmodell passen. Denn das Unternehmen verfolgt eine sogenannte Asset-Light-Strategie, darauf legen die Investoren grossen Wert, etwa der vor kurzem dazugestossene Logistik-Milliardär Klaus-Michael Kühne. Flix sieht sich zwar als Transportfirma, will aber möglichst keine Fahrzeuge kaufen, um einen hohen freien Cashflow zu erzielen.

Solche Überlegungen von Investoren sind ein weiterer Grund, warum die SBB wahrscheinlich nicht so schnell einen scharfen Konkurrenten erhalten, der den Markt wirklich aufwirbelt.