

Bericht des VSLF zu möglichen Auswirkungen der Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen durch das Bundesamt für Verkehr BAV

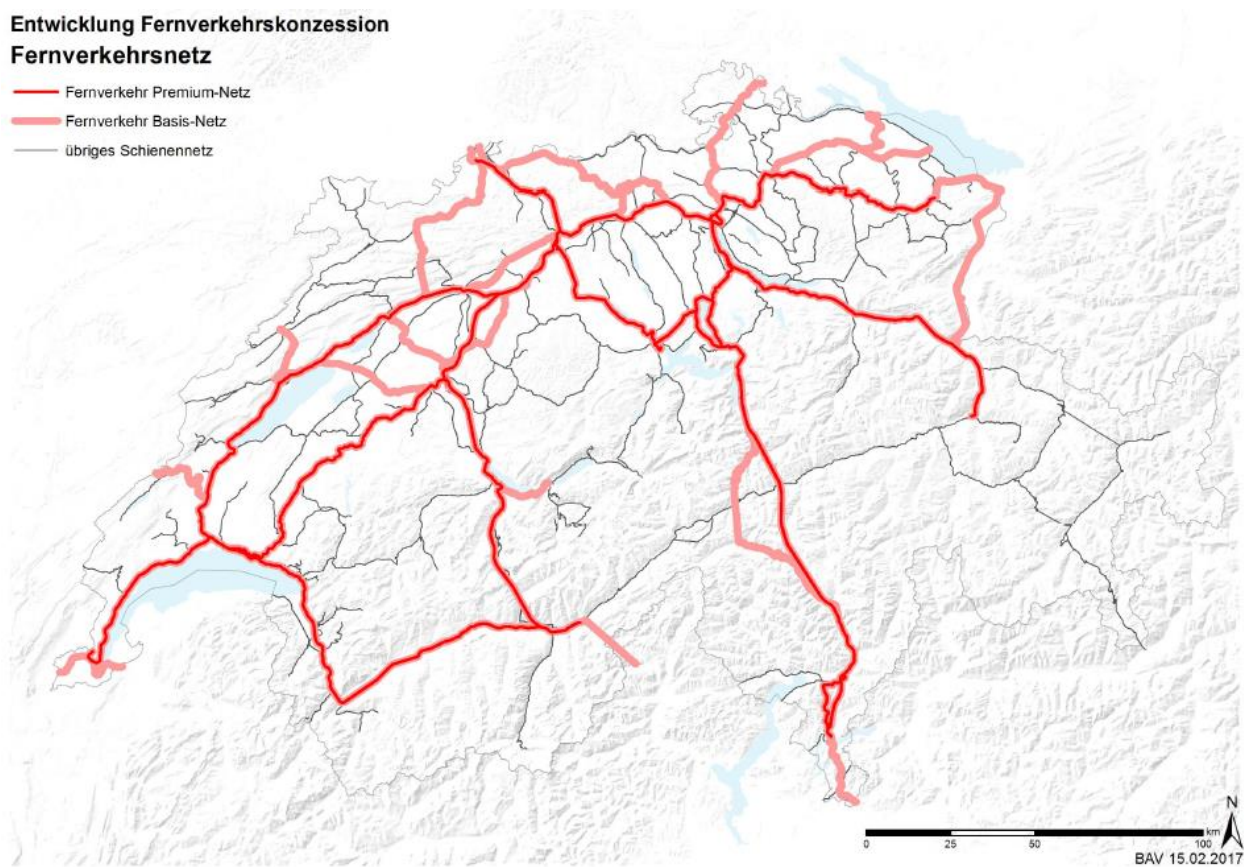
Datum: 28.01.2018

Ersteller: VSLF, Team FV Konzession, Teamleiter F. Traber

Version: 1.0

Entwicklung Fernverkehrskonzession Fernverkehrsnetz

-  Fernverkehr Premium-Netz
-  Fernverkehr Basis-Netz
-  übriges Schienennetz



Quelle Grafik: Wegleitung Grundsätze für den Fernverkehr (FV) BAV

Inhaltsverzeichnis

1.	Management Summary	3
2.	Die wichtigsten Konsequenzen in Kürze	3
2.1.	Zu kurze Perronlängen	3
2.2.	Unproduktiver und unflexibler Personaleinsatz	3
2.3.	Erschwertes operatives Störungsmanagement	4
2.4.	Einschränkungen in der Produktion	4
3.	Betriebliche und Personelle Konsequenzen	5
4.	Konsequenzen für den Einsatz des Lokpersonals	6
5.	Lösungsansätze	7
6.	Anhang	8
6.1.	Lagebeurteilung und aktuelle Situation aus Sicht VSLF	8
6.2.	Welche Gründe haben zur aktuellen Situation geführt?	8
6.3.	Beispiel mögliche Auswirkungen	11
6.4.	Grundsätze und rechtliche Grundlagen BAV	11
6.4.1.	Definition Fernverkehr	11
6.4.2.	Wie die Fernverkehrskonzession erneuert wird	12
6.4.3.	Konzessionserneuerung und Wegleitung Fernverkehr	12
6.5.	Übersicht zu kurze und kritische Perronlängen (Linie Chur – Zürich HB – Bern)	14
6.6.	Allgemeine Auswirkungen und Einschätzungen	15

1. Management Summary

Der folgende Bericht soll die möglichen Auswirkungen, welche die Neuvergaben der Fernverkehrskonzessionen mit sich bringen aufzeigen. Dabei geht es um betriebliche, wie auch um personelle Aspekte.

Im Anhang, wird auf die Grundsätze der Thematik und deren rechtlichen Grundlagen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) eingegangen.

Die Tragweite der Neuvergabe der Fernverkehrskonzessionen, aber auch die von der SBB und der SOB angestrebte Kooperation, gehen nach der Beurteilung des VSLF wesentlich weiter, als auf den ersten Blick von den Eisenbahnverkehrsunternehmen und insbesondere auch der Politik angenommen wird. Der angestrebte Wettbewerb – wenn man diesen überhaupt als solchen bezeichnen kann – wird zwar für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs gewisse Verbesserungen im Bereich des Komforts mit sich bringen, doch führt eine Aufspaltung im Störungsfall zu mehr Komplikationen und Zugausfällen und insgesamt zu höheren Systemkosten.

Die kommenden Schritte und die Planung für den Betrieb der Fernverkehrsleistungen müssen daher nach unserer Beurteilung aus einer Gesamtoptik angegangen werden. Eine integrale Planung ist daher aus finanzieller Sicht im Fernverkehr und im Regionalverkehr – unter Einbezug aller beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen, inklusive deren Tochterunternehmen anzustreben. Ansonsten droht sich das Gesamtsystem – trotz dieses «Wettbewerbs» – zu verteuern, was wohl kaum im Sinne des Bundes und der Politik ist.

2. Die wichtigsten Konsequenzen in Kürze

2.1. Zu kurze Perronlängen

Für den Betrieb mit 375m langen Zügen der SOB, sind an mehreren Bahnhöfen die Perrons zu kurz, es sind Massnahmen notwendig, bspw.:

- bauliche Anpassungen an der Infrastruktur;
- zusätzliches Stärken/Schwächen von Zugseinheiten;
- Einsatz von kürzeren Zügen und in der Folge ein zu geringes Platzangebot;
- Führung von Vor-/Nachläufer Zügen zur Entlastung der SOB IR;
- Punktueller abschliessen von Zugteilen;
- Streichung von kommerziellen Zughalten;
- Nutzung von anderem Rollmaterial (Dosto), bspw. der SBB.

2.2. Unproduktiver und unflexibler Personaleinsatz

Die Führung von Fernverkehrszügen, sei es in Form einer Kooperation, wie sie mit den von der SOB betriebenen IR Züge vorgesehen ist, oder durch die BLS mit einer eigenen Fernverkehrskonzession, bedeutet, dass der Personaleinsatz insgesamt unproduktiver wird:

- Leistungsketten, welche für eine produktive Tourenbildung notwendig sind, gehen verloren. Die Produktionskosten steigen, weil die Flexibilität bei der Dienstplangestaltung abnimmt;
- Bei der Übernahme von Früh-/Spätleistungen für eine der neu im Fernverkehr tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen, bspw. durch ein SBB Depot Bern, Basel oder

Bellinzona, werden die Leistungsketten durch einen nur punktuell gemischten Personaleinsatz gebrochen. Eine produktive Dienstplangestaltung wird so massiv erschwert oder sogar verhindert;

- Die Kooperation zwischen der SBB und der SOB sowie eine allfällige Übernahme von Fernverkehrsleistungen durch die BLS stellen eine weitere Spezialisierung innerhalb des Lokpersonals der SBB dar. Spezialisierung schränken die Flexibilität zunehmend ein und führen zu einem unproduktiveren Personaleinsatz;
- Bisheriges Wissen und Kompetenzen der Mitarbeitenden gehen bei der SBB verloren, während es bei den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen teilweise neu erworben und aufgebaut werden muss.

2.3. Erschwertes operatives Störungsmanagement

Störungen, sei es an Fahrzeugen, oder auch an der Infrastruktur, erfordern für eine produktive und zeitnahe Problemlösung eine hohe Flexibilität und Kompetenzen bezüglich der Einsatzmöglichkeiten aller Beteiligten:

- Fälle, in denen ein Fahrzeug unplanmässig aus dem Betrieb genommen und ersetzt werden muss, kommen in der Praxis regelmässig vor und erfordern entsprechende Reserven (materiell und personell);
- Ein Streckenunterbruch, geplant oder ungeplant wird rasch zur personellen und zeitlichen Herausforderung;
- Ein flexibler Einsatz des Lokpersonals wird massiv erschwert und eingeschränkt, was Folgen für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und damit für die Kundinnen und Kunden haben wird;
- Die Sicherstellung der Betreuung und Ablösung von Lokpersonal im Falle eines Extremereignisses, wird mehr Zeit beanspruchen oder aufgrund von Doppelspurigkeiten in der Branche insgesamt mehr Kosten auslösen.

2.4. Einschränkungen in der Produktion

Die Durchbindung der Fahrzeuge von Chur via Zürich HB nach Bern, optimiert theoretisch die Fahrzeugumläufe – dank der geringeren Standzeit in Zürich HB:

- Durch den Einsatz von einstöckigen SOB Flirt, steht weniger Sitzplatzkapazität zur Verfügung. Verstärkungen mit zwei oder drei Zugseinheiten sind die Konsequenz, was den Spareffekt wieder relativieren kann.
- Aktuell werden via die Fahrzeugumläufe auf der IR Linie Zürich – Olten – Burgdorf – Bern mehrmals täglich Fahrzeugumläufe mit anderen Zugsleistungen getauscht. Fällt diese Flexibilität weg, können Mehraufwände entstehen. Insbesondere, wenn es sich um die mögliche Zu-/Wegführung von anderweitig benötigtem Rollmaterial handelt.
- Vermehrtes Stärken und Schwächen, senkt die Produktivität beim Lokpersonal.

Der Betrieb von Fernverkehrsleistungen durch die SOB oder die BLS senken die produzierten Zugskilometer der SBB nicht unwesentlich. Dies bedeutet, dass für den Konzern SBB höhere Fixkosten entstehen, was in der Konsequenz auch ein Abbauprogramm in den zentralen Diensten zur Folge haben müsste.

Neu im Fernverkehr tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen, müssen entsprechendes Rollmaterial beschaffen. Die Kosten für das Gesamtsystem steigen dadurch tendenziell an, was sich schlussendlich auch in den Tarifen widerspiegeln kann.

3. Betriebliche und Personelle Konsequenzen

Die betrieblichen und personellen Konsequenzen können für alle im Fernverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, je nach Entscheid des BAV anlässlich der Erteilung der Fernverkehrskonzessionen, eine sehr grosse Herausforderung oder gar einschneidend sein. Im operativen Betrieb ist beispielweise die Fernverkehrslinie Chur – Pfäffikon SZ – Zürich HB – Burgdorf – Bern, welche als IR mit den SOB Flirt verkehren soll, eine grosse Herausforderung. Dies beginnt mit zu kurzen oder kritischen Perronlängen in den Bahnhöfen Bern (je nach Gleisbelegung), Burgdorf, (evtl. Langenthal), Siebnen-Wangen und Walenstadt. Für den Betrieb mit 375m langen Zügen (SOB Flirt: 150m + 150m + 75m / 936 Sitzplätze) sind an diesen Orten Massnahmen notwendig. Massnahmen, welche meistens in irgendeinem Bereich Kosten auslösen, sei es bei der Infrastruktur, durch bauliche Massnahmen wie Verlängerungen der Perronanlagen, oder durch zusätzliches Stärken/Schwächen von Zugseinheiten, was einen höheren Personalaufwand auslöst. Will man dies vermeiden, können zusätzliche Verbindungen die betroffenen Züge entlasten, doch die Doppelführung von Zügen ist alles anderes als Produktiv. Eine allfällige Streichung von Zugshalten ist in der Öffentlichkeit eine wenig populäre Angelegenheit.

Ganz generell wird die Produktivität und die Flexibilität für den Personaleinsatz unter einer Aufteilung der Fernverkehrsleistungen leiden. Die Gesamtkosten des Systems erhöhen sich. Auch eine Kooperation, wie sie zwischen der SBB und der SOB vorgesehen ist, entspannt die Problematik nicht per se. Diverse Depot Standorte von SBB Personenverkehr verlieren durch die Kooperation mit der SOB mit hoher Wahrscheinlichkeit ihre Streckenkundigkeit auf mehreren Abschnitten. Gerade im Störfall, oder für den immer häufiger stattfindenden Eventverkehr, kann dies negativ sein. Durch eine mögliche Übernahme von einzelnen Fernverkehrslinien durch die BLS, können sich diese Effekte für die SBB nochmals verstärken und in weitere Regionen ausbreiten.

Auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche je nach Entscheid des BAV, neu im Fernverkehr tätig sein werden, wird sich diese Problematik eröffnen, da auch für sie eine produktive und flexible Einsatzplanung, sei es für das Personal oder die Fahrzeuge, nur erschwert möglich sein wird. Bestehende Depot Standorte müssen je nach betrieblichen Gegebenheiten verlegt werden. Unproduktive Dienstfahrten – teilweise auch mit Taxi – können ebenfalls eine Folge sein.

Ein Wachstum im Fernverkehr, stellt aufgrund der damit verbunden grossen geografischen Distanzen, besonders hohe Anforderungen an die operative Organisation. Ein Streckenunterbruch auf einer Linie, welche vom Streckennetz her ein weiter entfernter Ast darstellt, führt sehr rasch zu einem oder mehreren Zugausfällen, da man betrieblich und personell kaum genügend Ressourcen «vor Ort» hat.

Negative Auswirkungen lassen sich zwar mildern oder vermeiden, doch nur wenn man gewillt ist, dass das Lokpersonal integral geplant und eingesetzt wird.

Die Zuführung der SOB Fahrzeuge an die bestehenden Instandhaltungsstandorte der SOB, stellt eine grosse Hürde dar, Eine möglichst produktive Umlaufplanung ist ambitioniert und wird

im Betriebsalltag aufgrund von Betriebs-/Fahrzeugstörungen selten so wie geplant umgesetzt werden können. Gerade das operative Störungsmanagement ist eine nicht zu unterschätzende Herausforderung. Was wenn unplanmässig ein Fahrzeug aus dem Betrieb genommen werden muss und es dieses zu ersetzen gilt? Dies kommt in der Praxis regelmässig vor und erfordert die entsprechende Reservehaltung (materiell und personell). Die Schnittpunkte zur SOB beispielsweise in Luzern, Arth Goldau und Pfäffikon SZ sind nicht gerade ideal gelegen, um ein defektes Fahrzeug zu einem der vorhandenen Instandhaltungsstandorte der SOB zuzuführen. Die notwendige Fahrzeugkundigkeit des Lokpersonals kommt erschwerend dazu. Vor allen aus betrieblicher Sicht stellt dies nach unserer Einschätzung – auch in Bezug auf die Gleisbelegungen und den Personaleinsatz – eine enorme Herausforderung dar. Diese Herausforderungen stellen sich auch der BLS, wenn sie Fernverkehrskonzessionen erhalten sollte. Mit drei verschiedenen Playern wird die sich auch die unproduktive Reservehaltung für alle Beteiligten erhöhen.

Streckensperrungen werden immer mehr zur Herausforderung. Erhält beispielweise die BLS eine Konzession für den Betrieb der Fernverkehrslinie Bern – Burgdorf – Olten, verliert die Mehrheit des Lokpersonals von SBB Personenverkehr seine Streckenkundigkeit auf der Stammlinie Bern – Olten und zusätzlich der Umleitungsstecke über Zollikofen. Dies rächt sich Kurz- bis Mittelfristig bei jeder Streckensperrung der NBS. Grosse Mehraufwände und Unproduktivität sind die Folge, soll es nicht zu Zugsausfällen kommen.

4. Konsequenzen für den Einsatz des Lokpersonals

Die Kooperation zwischen der SBB und der SOB, sowie eine allfällige Übernahme von Fernverkehrsleistungen durch die BLS, stellen eine weitere Spezialisierung innerhalb der Personalkategorie des SBB Lokpersonals dar. Spezialisierung schränken die Flexibilität zunehmend ein und führen zu einem unproduktiveren Personaleinsatz. Nicht nur bei Störungen und Umbauten, sondern auch im Normalbetrieb. Verschiedene Depot Standorte werden mit grosser Wahrscheinlichkeit Streckenkundigkeiten verlieren, weil durch die Übernahme von Zugsleistungen – durch die SOB – bisherige SBB Züge wegfallen. Es muss davon ausgegangen werden, dass auch die BLS Zugsleistungen im Fernverkehr führen wird, was diesen Effekt noch einmal verstärkt und in weitere Regionen hineinträgt. Damit verbunden ist auch der Verlust von Fahrzeugkundigkeiten. Bisheriges Wissen und Kompetenzen der Mitarbeitenden gehen bei der SBB verloren, während es bei den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen teilweise neu erworben und aufgebaut werden muss.

Auf der anderen Seite können sich zusätzliche Linien eine höhere Attraktivität der SOB und der BLS als Arbeitgeber darstellen. Dennoch muss erwartet werden, dass der allgemein eintreffende Verlust an Produktivität in der Dienstplangestaltung, sich mit kurzfristigen – meist nicht nachhaltigen – Sparmassnahmen beim Lokpersonal niederschlagen wird.

Der Aufbau an zusätzlichem Lokpersonal darf nicht unterschätzt werden. Bei der SBB, welche durch den Eintritt von neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Fernverkehr Leistungen verliert, wird der Stellenabbau wohl via die natürlichen Fluktuationen – insbesondere die Pensionierungen – kompensiert werden können. Die Rekrutierung, Ausbildung und der teilweise massive Zuwachs an Personal, wird eine enorme Herausforderung für die neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen darstellen. Dabei darf nicht vergessen werden, dass auch das bisherige Personal seine Aus- und Weiterbildungen zu absolvieren hat. Zudem wird das

Wachstum zum Teil über die Sprachregionen hinausgehen und auf Strecken mit dem Zugsicherungssystem ETCS Level 2 führen, was weitere Aufwände auslösen wird.

5. Lösungsansätze

Die aktuelle Situation ist zu weiten Teilen fremdbestimmt. Es ist uns als Sozialpartner wichtig, dass unter den vorhandenen Rahmenbedingungen, Lösungsansätze im Sinne des Gesamtsystems angestrebt werden. Die kommenden Schritte und die Planung für den Betrieb der Fernverkehrsleistungen müssen daher nach unserer Beurteilung aus einer Gesamtoptik angegangen werden.

Eine integrale Planung ist daher aus finanzieller Sicht im Fernverkehr und im Regionalverkehr – unter Einbezug aller beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen, inklusive deren Tochterunternehmen anzustreben.

Nur ein freizügiger Personaleinsatz im Fernverkehr und im Regionalverkehr lässt eine produktive Dienstplanung zu. Dazu sind auch die kommenden betrieblichen Änderungen zu berücksichtigen.

Der Unterbruch bei Raststatt (D) hat diese Problematik im Cargo Bereich sehr gut aufgezeigt und auch beim Personenverkehr für zahlreiche Anpassungen und Mehraufwände gesorgt. Die Flexibilität und der Einsatz des Lokpersonals sind nach wie vor ein entscheidender Faktor für einen sicheren, produktiven und zuverlässigen Bahnbetrieb.

Die aktuell sich abzeichnende Konkurrenzsituation im schweizerischen Personenfernverkehr, wird das Gesamtsystem Bahn verteuern. Bei Störungsfällen wird sich die Lösungsfindung, welche vor allem für die Kundinnen und Kunden ein Gradmesser für die Qualität des öffentlichen Verkehrs sind, im negativen Sinne beeinflussen. Je mehr die betriebliche Flexibilität eingeschränkt wird, desto stärker werden die negativen Folgen spürbar. Für die Kundinnen und Kunden, aber auch finanziell. Eine integrale Planung sollte daher im Sinne aller Beteiligten sein.

6. Anhang

6.1. Lagebeurteilung und aktuelle Situation aus Sicht VSLF

Es scheint, als wäre das BAV vom Interesse der SOB und BLS, ebenfalls Fernverkehrslinien zu betreiben, überrascht worden. Die aktuell gültige Personenbeförderungsverordnung ist mit ihren darin geregelten – äusserst kurzen – Fristen für die Gesuche und der Konzessionserteilung alles andere als zweckmässig ausgestaltet. Bis anhin spielte dies keine Rolle, da die Rollenverteilung unter den Bahnen klar war. Die notwendige Rechtsgrundlage war dennoch vorhanden. Auch die in aller Eile erstellte Wegleitung „Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr“, lässt darauf schliessen, dass man vom „Wettbewerb“, welcher man von Seiten Bund und Politik selbst ins Leben gerufen hat, überrascht worden ist. Dass mit der Wegleitung "Grundsätze für den Fernverkehr" definiert wurde, was den Fernverkehr ausmacht und welche Leistungen er zu bieten hat, ist zu begrüssen, sei es für die Anbieter, aber auch aus Sicht der Kundinnen und Kunden. Nach welchen Kriterien die Fernverkehrskonzessionen erteilt werden, ist aber trotz der Wegleitung für aussenstehende nicht transparent und nachvollziehbar.

Wünscht der Bund, dass sich die drei grossen Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmen – welche notabene alle im Besitz der öffentlichen Hand sind – in einer Art „Markt“ gegenseitig messen, wäre es wohl sinnvoll, die in der Personenbeförderungsverordnung geregelten Fristen – für die Eingabe der Gesuche und der Konzessionserteilung – der Realität anzupassen. Die aktuelle Personenbeförderungsverordnung bietet zwar den Spielraum, dass die Übernahme von Fernverkehrslinien auch zeitlich gestaffelt erfolgen kann, doch ist dies der Transparenz und der Planungssicherheit wenig förderlich. Auch die Amortisation der notwendigen Investitionen wird dadurch erschwert. Wenn man die Zeitdauer einer möglichen Fahrzeugbeschaffung, die Sicherstellung der Unterhalts- und Serviceanlagen für den Betrieb der Fahrzeugflotte sowie die personellen Herausforderungen miteinbezieht, müsste man mindestens 8 Jahre vor Inkrafttreten der Konzession über diese befinden. Die aktuelle Staffelung inklusive möglicher Rechtsstreitigkeiten aber birgt für alle Beteiligten über einen längeren Zeitraum Unsicherheiten, besonders für das potenziell betroffene Personal.

Nach den teilweise aggressiv und hart geführten Auseinandersetzungen um die Fernverkehrskonzessionen wird es wohl nur eine Frage der Zeit sein, bis sich auch ausländische Mitbewerber für eine Konzession im Fernverkehr interessieren. Dass dies das bisherige schweizerische Bahnsystem zu Fall bringen würde, liegt auf der Hand.

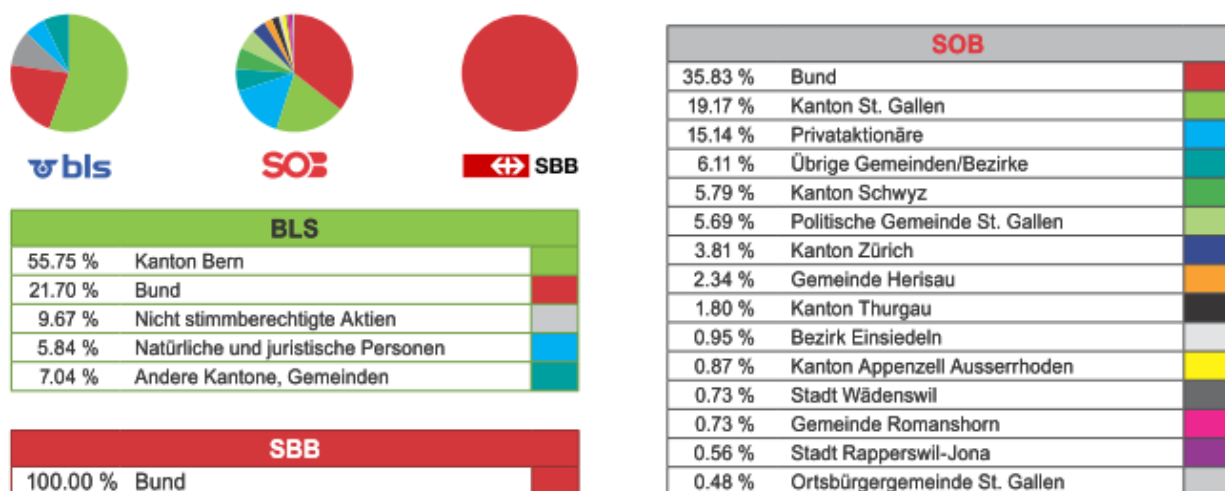
Es wäre ausserdem sehr interessant zu wissen, wie das BAV reagieren würde, wenn sich niemand um gewisse Linien bewerben würden. Es ist daher dingend angezeigt, die heutigen rechtlichen Grundlagen und die aktuell an den Tag gelegte Vorgehensweise des BAV/UEVK zu überdenken. Regionalen Befindlichkeiten kann mit einer gesamtheitlichen Lösung wohl am besten Rechnung getragen werden, auch wenn dies auf den ersten Blick vielleicht nicht so erscheint.

6.2. Welche Gründe haben zur aktuellen Situation geführt?

Der wirtschaftliche Druck auf die Bahnunternehmen hat in den vergangenen Jahren zugenommen. Die Kosten für die Verwaltung sind bei den kleineren Bahnunternehmen, welche

auch eine Infrastruktur betreiben, im Verhältnis zur Grösse der Belegschaft in der Fläche relativ hoch. Wachstum oder eine Fusion mit einer anderen Bahnunternehmung stehen damit zur Diskussion. Insbesondere die SOB hat aktuell eine kritische Grösse. Weiter sind zurzeit bei allen Bahnunternehmungen grössere Erneuerungen der Fahrzeugflotte in der Umsetzung oder sie stehen noch an. Erneuerung im Fahrzeugpark und der klare Trend im Personenverkehr, nur noch Triebzüge einzusetzen, haben auch geänderte Anforderungen bezüglich der Instandhaltung des Rollmaterial zur Folge. Dies bedeutet, dass auch in diesem Bereich grosse Investitionen zu tätigen sind. Es ist daher nachvollziehbar, dass die BLS und die SOB ein Wachstum im Fernverkehr anstreben möchten, zumal die dafür notwendigen Investitionen verhältnismässig entspannt getätigt werden können, da die Eigner der Bahnunternehmungen ja nicht aus privaten Investoren, sondern aus der öffentlichen Hand bestehen. Die günstige Situation an den Kapitalmärkten ist ebenfalls ein Vorteil. Mit einem Wachstum im Fernverkehr kann die Infrastruktur für die Unterhalts- und Serviceanlagen besser ausgelastet werden und die Overheadkosten sinken prozentual. Damit kann ein besseres Kosten/Nutzenverhältnis erzielt und bei erfolgreichem Betrieb sogar ein Gewinn erwirtschaftet werden, mit welchem wiederum neue Investitionen getätigt werden könne. Allerdings ist das Risiko nicht unerheblich, denn die notwendigen Investitionen in neue Fahrzeuge sind sehr hoch. Doch wird dieses Risiko letztlich von den bereits erwähnten Eigner – also den Steuerzahlern – getragen.

Zusammensetzung der Eignerverhältnisse:



Die BLS und die SOB haben nicht ganz zu Unrecht vorgebracht, dass sie mit guten Serviceleistungen und der attraktiven Erschliessung von Tourismusregionen im Fernverkehr bei den Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs punkten wollen. Hier hat die SBB in den vergangenen Jahren nicht in allen Bereichen gute Leistungen erbracht: Man denke beispielsweise an die Abkoppelung Locarnos vom Fernverkehr, dem wenig innovativen Betrieb der Gotthard-Bergstrecke (was aus wirtschaftlichen Aspekten zwar nachvollziehbar ist), die Abschaffung der Minibars, die mangelnde Klimatisierung (Kühlung im Sommer, Heizen im Winter) auch in modernen Zügen zwecks Zielerreichung des Energiesparprogramms oder auch den Einsatz von wenig komfortablen Regio-Dosto (RABe 511) auf Linien des Fernverkehrs. Es ist daher

verständlich, dass so der Druck aus der Politik zugenommen hat, in gewissen Regionen ein besseres Angebot im Fernverkehr zu erhalten.

Interessanterweise ist bei all den Diskussionen über den Fernverkehr, das aktuelle Finanzierungssystem des öffentlichen Verkehrs bis jetzt nie ein Thema gewesen. Vielleicht wäre es sinnvoller, dort den Hebel anzusetzen, als mit einer Zerstückelung des Fernverkehrs das System insgesamt unproduktiver zu machen und zu gefährden.

Gerade das vorgelegte Fernverkehrskonzept der BLS zeigt, dass es relativ rasch zu einer Vermischung von Fern- und Regionalverkehrsleistungen kommen kann. Der Regionalverkehr wird so punktuell produktiver und damit für die Besteller, also für Kanton und Bund, günstiger. Aktuell ist dieses Vorgehen aber klar nicht vorgesehen. Insbesondere die Finanzierung der Fahrzeuge ist unterschiedlich zu handhaben. Es erstaunt daher wenig, dass immer wieder der Vorwurf zur Sprache kommt, die BLS wolle mit dem angestrebten Fernverkehr den Regionalverkehr des Kantons Bern querfinanzieren. Würde man all dies einer Gesamtbetrachtung unterziehen, könnte man allenfalls zweckmässigere Finanzierungsmodelle schaffen, denn das Produktionskonzept der BLS verfolgt interessante Ansätze.

Der Druck von Seiten des Bundes und der Politik auf die SBB scheint bezüglich der Fernverkehrskonzession enorm hoch gewesen, respektive immer noch zu sein. Dass im Zuge der Behindertengleichstellung (BHG) bis spätestens Ende 2023, zusätzliche Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden müssen, scheint dabei ebenfalls eine Rolle zu spielen. Hierbei handelt es sich nämlich um zusätzlich benötigte Fahrzeuge, welche sich die SBB aufgrund ihrer zu hohen Verschuldung im Moment nicht oder nur erschwert leisten kann/darf, hat doch der Bundesrat – in seiner Rolle als Eignervertreter – in den strategischen Zielen für die SBB 2015–2018 die hohe Verschuldung als ein Kriterien-Punkt festgelegt. Die verzinsliche Nettoverschuldung darf maximal das 6.5-fache des operativen Gewinns (Ebitda) betragen. Somit ist es nachvollziehbar, dass die SBB – zusätzlich zum politischen Druck – die Zusammenarbeit mit der SOB in Form einer Kooperation eingegangen ist, denn so beschafft und finanziert die SOB das neue Niederflur-Rollmaterial, welches voraussichtlich (auch) unter der Fernverkehrskonzession der SBB verkehren wird.

6.3. Beispiel mögliche Auswirkungen

Auswirkungen Vergabe der 2 Linien an die SOB



Die Idee der Kooperation
Neue produktive Verteilung der Leistungen



Mögliche Auswirkungen der Kooperation
Unproduktive Zerstückelung der Leistungen



Auch wenn, wie in diesem Beispiel dargestellt, „nur“ zwei Linien wegfallen, sind die Auswirkungen wesentlich grösser als das man auf den ersten Blick annehmen würde. So sind nicht nur die Depot Standorte an den Linien betroffen, sondern auch solche, welche weiter entfernt liegen. Werden Leistungsketten zerstückelt, hat dies Auswirkungen auf die Produktivität des Gesamtsystems. Nur mit einer integralen Planung und einem integralen Einsatz des Personals lässt sich dies vermeiden. Ganz besonders trifft dies für den Störfall, sprich den normalen Bahnalltag zu.

6.4. Grundsätze und rechtliche Grundlagen BAV

6.4.1. Definition Fernverkehr

Der Fernverkehr in der Schweiz besteht aus einem nationalen Liniennetz, das in der Fernverkehrskonzession im Sinne eines Mindestangebots definiert ist. Es besteht aus den Zugskategorien Inter- und Eurocity (IC, ICN und EC), Interregio (IR) und teilweise Regio Express (RE).

Heute wird das Fernverkehrsnetz von der SBB betrieben. Die bestehende Konzession wurde 1999 erteilt, 2007 erneuert und zwischenzeitlich an die verschiedenen Bahnausbauten (Bahn 2000, Lötschberg- und Gotthard-Basistunnel) und Fahrplanänderungen angepasst.

Da der Bund die Fernverkehrslinien im Gegensatz zum regionalen Personenverkehr (RPV) nicht bestellt, muss das Netz in seiner Gesamtheit eigenwirtschaftlich betrieben werden. Die einzelnen Linien haben eine unterschiedliche Auslastung und erzielen unterschiedliche finanzielle Ergebnisse. Die jährlichen Gewinne im Fernverkehr (gesamtes Netz) bewegten sich in den letzten Jahren jeweils in der Höhe eines zwei- bis dreistelligen Millionenbetrags.¹

6.4.2. Wie die Fernverkehrskonzession erneuert wird

Per Ende 2017 läuft die bestehende Fernverkehrskonzession grösstenteils aus. Gemäss Personenbeförderungsverordnung können interessierte Bahnen bis Anfang September Gesuche beim BAV eingeben. Dieses hat den Fernverkehr auf Basis des Raumkonzepts Schweiz in einer Wegleitung „Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr“ nachvollziehbar definiert.

Die SBB ist seit 2004 alleinige Betreiberin des Fernverkehrs in der Schweiz. Sie übernahm damals die zuvor von der BLS betriebenen Fernverkehrslinien und überliess dieser im Gegenzug die gesamte S-Bahn Bern (Regionalverkehr) zum Betrieb. Der Betrieb des gesamten Fernverkehrs ermöglicht der SBB heute jährliche Gewinne in der Grössenordnung eines tiefen dreistelligen Millionenbetrags.

Die aktuelle Fernverkehrskonzession der SBB (Konzession Nr. 584) läuft für die grosse Mehrheit der Linien zum Fahrplanwechsel 2017 aus. Ausgenommen sind lediglich vier Linien am Jurabogen, für welche die Konzession Ende 2019 ausläuft, da die SBB für diese Linien spezielles Rollmaterial (Neigezüge) beschafft hat. Damit steht aktuell die Konzession für die grosse Mehrheit der Fernverkehrslinien zur Erneuerung an. Basis für die Vergabe ist das geltende Konzessionsrecht in Personenbeförderungsgesetz und -verordnung. Gemäss Personenbeförderungsgesetz hat der Bund das alleinige Recht, Reisende mit regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten zu befördern. Er kann dieses Recht über Konzessionen linienweise an Transportunternehmen abtreten. Das Personenbeförderungsgesetz macht bei der Konzessionierung keinerlei Unterschiede zwischen Fern- und Regionalverkehr und ist bezüglich Betreiber offen formuliert. Jedes geeignete Unternehmen kann ein Gesuch für den Betrieb von Linien einreichen.²

6.4.3. Konzessionserneuerung und Wegleitung Fernverkehr

Für das Fernverkehrsnetz fehlte bislang eine nachvollziehbare Definition. Im Hinblick auf das Ablaufen der Fernverkehrskonzession hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Jahr 2015 vorbereitende Arbeiten gestartet mit dem Ziel, das Fernverkehrsnetz festzulegen, die Abstimmung mit dem Ausbau des Bahnnetzes zu sichern und ein noch besseres Angebot für die Kunden zu erreichen. Zu diesem Zweck hat das BAV 2016 eine Wegleitung „Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr“ erarbeitet. Mit dieser Wegleitung wird das Fernverkehrsnetz erstmals klar definiert auf der Basis von Kriterien, die aus dem Raumkonzept Schweiz abgeleitet sind. Die

¹ Auszug aus dem Faktenblatt Fernverkehr und Konzessionierung BAV vom Februar 2017.

² Auszug aus den BAV-News Nr. 49 April 2017.

Bahnen wurden über die Erarbeitung und die Inhalte der Wegleitung laufend informiert. Im Februar 2017 wurde die Wegleitung bei den Kantonen in die Konsultation geschickt.

Parallel hat das Auslaufen der Fernverkehrskonzession der SBB zu einem Ideenwettbewerb geführt: SBB, BLS und SOB haben dem BAV Konzepte für den Betrieb des künftigen Fernverkehrs bzw. von Teilnetzen oder Linien präsentiert. Im Fokus der Konzepte stehen ein noch dichteres Angebot für die Kunden, die Wirtschaftlichkeit und Qualitätskriterien.

Aufgrund der konkurrierenden Konzepte der drei Bahnen hat das BAV im Herbst 2016 Einigungsverhandlungen zwischen SBB, BLS und SOB gestartet und moderiert, mit dem Ziel einer einvernehmlichen Konzessionsvergabe auf der Basis einer Mehrbahnlösung. Diese Verhandlungen mussten schliesslich nach mehreren Workshops und Verhandlungsrunden Mitte Februar 2017 aufgrund unüberwindbarer Differenzen eingestellt werden. Damit verbleibt für den Entscheid über das künftige Fernverkehrsangebot das ordentliche Konzessionsverfahren. Das BAV hat darin die Rolle der unabhängigen Konzessionsbehörde.

Vorgehen des BAV im Herbst 2017

Die Bahnen können gemäss Personenbeförderungsverordnung Konzessionsgesuche bis drei Monate vor Betriebsaufnahme, also bis zum 9. September 2017, einreichen. Die eingehenden Gesuche werden vom BAV auf Basis des Personenbeförderungsgesetzes und der Verordnung fundiert geprüft. Auch die erarbeitete Wegleitung „Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr“ wird ein Kriterium in der Konzessionsvergabe darstellen. Der **Entscheid über die Konzessionsvergabe soll bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017** erfolgen. Die Kantone werden vorgängig angehört. **Die Fristen sind eng und das Verfahren anspruchsvoll. Sollte es auf gewissen Linien zu einem Betreiberwechsel kommen, müsste dieser schrittweise über die nächsten Jahre erfolgen.**³

Link: Wegleitung „Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr“

https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/verkehrstraeger/wegleitung-grundsaeetze-fernverkehr-v2.pdf.download.pdf/Wegleitung_Grunds%C3%A4tze_Fernverkehr_V2.pdf

³ Auszug aus den BAV-News Nr. 49 April 2017.

6.5. Übersicht zu kurze und kritische Perronlängen (Linie Chur – Zürich HB – Bern)

Die folgende Übersicht zeigt die Bahnhöfe auf, welche zu kurze Perronlängen für den Einsatz von 375m Zügen aufweisen. Dabei muss die Fahrtrichtung und auch die mögliche Gleislänge beachtet werden. Gerade im Bahnhof Bern ist die Gleisbelegung aufgrund er Auslastung stark eingeschränkt. Die Gleise 1- 8 wären länger, können aber nicht freizügig verwendet werden.

Perronlängen im Hinblick auf den Einsatz von SOB Flirt (375m = 150m + 150m + 75m) Auf der Linie Bern - Burgdorf - Zürich HB - Pfäffikon SZ - Chur

Betriebspunkt	Gleis	Länge	Richtung	Bemerkung	Massnahme notwendig?	Bemerkungen
Burgdorf (BDF)	2	354	WY - LYS	MP, Nutz- und Baulänge (354.73m): P20 (46.84m) - P55 (257.19m) - P25 (50.70m)	Ja. Perrron zu kurz.	
Burgdorf (BDF)	3	315	LYS - WY	MP, Nutzlänge (314.96m): P20 (7.01m) - P55 (257.28m) - P25 (50.67m), Baulänge (355.96m): P20 (48.01m) - P55 (257.28m) - P25 (50.67m)	Ja. Perrron zu kurz.	
Langenthal (LTH)	2	373	ROG - HB	MP, Nutz- und Baulänge: P30 (402m)	evtl. Massnahmen prüfen.	
Langenthal (LTH)	3	362	HB - ROG	MP, Nutz- und Baulänge: P30 (402m)	evtl. Massnahmen prüfen.	
Siebnen-Wangen (SIB)	3	322		MP, Nutz- und Baulänge: P42 inkl. 20cm Hilfstritt (322.75m)	Ja. Perrron zu kurz.	
Siebnen-Wangen (SIB)	4	322		MP, Nutz- und Baulänge: P42 inkl. 20cm Hilfstritt (322.94m)	Ja. Perrron zu kurz.	
Walenstadt (WAL)	3	322		MP, Nutz- und Baulänge: P55 (322.47m)	Ja. Perrron zu kurz.	
Walenstadt (WAL)	4	320		MP, Nutz- und Baulänge: P55 (320.35m)	Ja. Perrron zu kurz.	
Bern (BN)	9 (Gl A9 - B9)	321	BNWD - BNAS	MP, Nutzlänge: P42 (320.91m), Baulänge: P42 (371.91m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	
Bern (BN)	9 (Gl A9 - B9)	320	BNAS - BNWD	MP, Nutzlänge: P42 (319.91m), Baulänge: P42 (371.91m)	Ja. Perrron zu kurz. Evtl. anderes Gleis benützen. Wobei Gleisbelegung bereits kritisch.	Fp 2017: 23xx Bn ab 05:39, 06:39, 07:39, 09:39, 12:39, 17:39, 18:39. Züge in rot vermutlich 375m Zuglänge nötig.
Bern (BN)	10 (Gl C10 - A10 - B10)	334	BNWD - BNAS	MP, Nutzlänge: P42 (334.51m), Baulänge: P42 (366.51m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	
Bern (BN)	10 (Gl C10 - A10 - B10)	313	BNAS - BNWD	MP, Nutzlänge: P42 (313.51m), Baulänge: P42 (366.51m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	Fp 2017: 23xx Bn ab 21:38
Bern (BN)	12 (Gl A12 - B12)	324	BNWD - BNAS	MP, Nutzlänge (324.72m): P55 (20.51m) - P25 (304.21m), Baulänge (364.72m): P55 (20.51m) - P25 (344.21m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	
Bern (BN)	12 (Gl A12 - B12)	313	BNAS - BNWD	MP, Nutzlänge: P25 (313.85m), Baulänge (364.72m): P55 (20.51m) - P25 (344.21m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	
Bern (BN)	13 (Gl A13 - B13)	318	BNWD - BNAS	MP, Nutzlänge (317.96m): P55 (20.62m) - P25 (297.34m), Baulänge (357.96m): P55 (20.62m) - P25 (337.34m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	
Bern (BN)	13 (Gl A13 - B13)	332	BNAS - BNWD	MP, Nutzlänge: P25 (331.96m), Baulänge (357.96m): P55 (20.62m) - P25 (337.34m)	Gleis ist keine Alternative, da ebenfalls zu kurz.	

6.6. Allgemeine Auswirkungen und Einschätzungen

Allgemeine Auswirkungen und Einschätzungen					
Themenbereich	Aussage (A)	Erkenntnis (E)	Konsequenz (K)	Chancen	Risiken
Beweggründe für diese Lösung von Seiten SOB	<ul style="list-style-type: none"> Die SOB ist nach Ansicht des VR SOB zu klein. VR SOB wurde diesbezüglich aktiv. Politik (Regional, Kantone und Bund) möchte die SOB stärken. Mit RV alleine lässt sich kein Gewinn erwirtschaften. 	<ul style="list-style-type: none"> Die SOB muss wachsen können. Das Verhältnis Verwaltung – MA in der Fläche muss angepasst werden. Viele Verwaltungsstellen sind unverzichtbar, da SOB EVU und Netzbetreiber ist. Die Instandhaltungsinfrastruktur kann mit einem Wachstum besser ausgelastet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Wachstum ermöglichen. Bspw.: Durch: Übernahme einer anderen EVU. Übernahme von FV Leistungen (in Zusammenarbeit mit einer anderen EVU, oder mit einer eigenen FV Konzession). Übernahme von RV Leistungen (wobei sich mit diesen kein Gewinn realisieren lässt). Die zusätzlichen FV Flirt müssen finanziert werden können. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verbesserung der finanziellen Situation aufgrund des Wachstums. ✓ Positiv auch für das Image der SOB. ✓ Grösserer Streckenrayon erhöht die Attraktivität als Arbeitgeber. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vergrösserung der Unternehmung ist sehr anspruchsvoll. ○ Hohe Belastung für die MA in der Verwaltung. ○ Hohe Kosten für Rekrutierung, Ausbildung der neuen MA. ○ Fahrzeugbeschaffung ist personell und finanziell anspruchsvoll. ○ Evtl. Schaffung neuer Depot Standorte und/oder punktuelle Verschiebung von bestehenden Depot Standorten. Finanziell und personell stellt dies eine grosse Herausforderung dar.
Beweggründe für diese Lösung von Seiten BLS	<ul style="list-style-type: none"> Politik (Regional, Kantone und Bund) möchte die BLS stärken. Von Seiten Politik (UVEK/BAV) wird ein 	<ul style="list-style-type: none"> Die neu zu schaffende Instandhaltungsinfrastruktur kann mit einem Wachstum besser ausgelastet und Amortisiert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Wachstum ermöglichen. Bspw.: Durch: Übernahme einer anderen EVU. Übernahme von FV Leistungen (mit einer eigenen FV Konzession). 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Verbesserung der finanziellen Situation aufgrund des Wachstums. ✓ Positiv auch für das Image der BLS. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vergrösserung der Unternehmung ist sehr anspruchsvoll. ○ Hohe Belastung für die MA in der Verwaltung.

	<p>Wettbewerb im Fernverkehr gewünscht.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die BLS möchte Wachen können und mit dem FV Gewinn erwirtschaften. • Mit RV alleine lässt sich kein Gewinn erwirtschaften. • Die BLS ist aufgrund ihres Hauptaktionärs und Bestellers, dem Kanton Bern in einer besonderen Abhängigkeit. 	<ul style="list-style-type: none"> • Um Gewinn erwirtschaften zu können, muss in den FV eingestiegen werden können. • Im RV ist man finanziell unter grossem Druck, da der Besteller und Eigner Kanton Bern die Kosten tiefhalten möchte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Übernahme von RV Leistungen (wobei sich mit diesen kein Gewinn realisieren lässt). • Durch zusätzliche FV Leistungen kann das Kostenverhältnis der Instandhaltung verbessert werden. • Gesamtkosten in der Unternehmung können tendenziell verbessert werden. 	<p>✓ Grösserer Streckenrayon erhöht die Attraktivität als Arbeitgeber.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Hohe Kosten für Rekrutierung, Ausbildung der neuen MA. ○ Fahrzeugbeschaffung ist personell und finanziell anspruchsvoll. ○ Die Frage der neuen Instandhaltungsanlagen ist noch nicht vollständig gelöst. ○ Evtl. Schaffung neuer Depot Standorte und/oder punktuelle Verschiebung von bestehenden Depot Standorten. Finanziell und personell stellt dies eine grosse Herausforderung dar.
<p>Beweggründe für diese Lösung von Seiten SBB</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die SBB ist politisch sehr stark unter Druck bezüglich FV Konzession Hand zu bieten. • Die Behindertengleichstellung (BHG) verlangt Niederflur Angebote (NF) auf allen Linien auch im FV (mind. 1 x pro h). • Die SBB ist sehr stark verschuldet und die Ziele des Eigners verlangen einen Stopp 	<ul style="list-style-type: none"> • Die SBB muss erzwungenermassen, gegenüber der anderen EVU's Hand zu bieten. • Die Umsetzung der Behindertengleichstellung ist eine Herausforderung für die SBB, da zu wenige NF Fahrzeuge zur Verfügung stehen (Jura Südfuss, Biel - Zürich bspw.) • Die hohe Verschuldung der SBB lässt im Moment kaum mehr eine 	<ul style="list-style-type: none"> • Gewinn der SBB aus dem FV wird geschmälert und er verlagert sich zu anderen EVU. • Der Einsatz der NF Fahrzeuge der SOB (Flirt) ermöglicht die Umsetzung der BHG. • Durch den Einsatz der SOB Fahrzeuge kann auf eine Beschaffung und damit auf eine weitere Verschuldung der SBB verzichtet werden. 	<p>✓ Keine weitere Verschuldung durch eine zusätzliche Beschaffung von Fahrzeugen.</p> <p>✓ Dem BAV und der Politik (und der BLS) kann signalisiert werden, dass man „bereit“ ist für Lösungen (siehe Zusammenarbeit mit der SOB).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Gewinn aus dem FV wird für die SBB reduziert. ○ Insgesamt wird das System unproduktiver. ○ Im personellen Bereich entstehen Unsicherheiten für längere Zeit. ○ Personalfriedenheit beim LP sinkt, wenn kein integraler Einsatz des LP erfolgt.

	und eine Reduktion dessen.	Beschaffung von neuen FV Fahrzeugen zu.			
Auswirkungen SBB P-OP-ZF Allgemein	<ul style="list-style-type: none"> Durch die Verkleinerung von Depot Standorten und durch den Bruch von Leistungsketten sinkt die natürliche Produktivität. 	<ul style="list-style-type: none"> Druck auf P-OP-ZF die Produktivität (Aufgrund der Produktionsverluste) zu steigern nimmt zu. Den Produktivitätsverlust wird man in einer Form kompensieren wollen. 	<ul style="list-style-type: none"> Weitere Kürzungen von Inbetriebnahme Zeiten usw. Anpassungen in der BAR. Zukünftige Lohnforderungen werden erschwert oder verunmöglicht. Lf müssen mehr Zusatzaufgaben übernehmen. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Falls Personal aufgrund von Leistungsverlusten «abgebaut» werden muss, kann dies via die natürlichen Abgänge gelöst werden. ✓ Tiefere Kosten für die Rekrutierung und Ausbildung von neuem LP, da weniger LP benötigt wird. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Produktivitätsverluste beim LP von SBB P. ○ Mehr Druck auf P-OP-ZF. ○ Unsicherheit bei den MA. ○ Demoralisierung der MA (LP/ZP) durch Haltung und Position der SBB (Abgabe der Leistungen an die SOB falls dies nicht in einer echten Kooperation geschieht).
Auswirkungen Pensionskasse SBB	<ul style="list-style-type: none"> Die Pensionskasse SBB könnte nach unseren Schätzungen ca. 100 (Kooperation SOB) – 300 (Kooperation SOB und FV durch BLS) Lf und somit Aktive verlieren. 	<ul style="list-style-type: none"> Es scheiden somit aktive Versicherte aus der PK SBB aus. 	<ul style="list-style-type: none"> Das Verhältnis zwischen Pensionierten und Aktiven verschlechtert sich bei der PK SBB. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ - 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Negative Auswirkungen für die Finanzierung der PK SBB.
Einschätzung: Politische Rahmenbedingungen und Umfeld. Haltung/Position Bund / UVEK / BAV	<ul style="list-style-type: none"> Der Bund scheint einen „Markt“ im FV zu wollen. Das BAV wollte, dass die EVU sich einigen können. Eine FV Konzession und Aufteilen der Leistungen unter den EVU. 	<ul style="list-style-type: none"> Änderungen bei den FV Leistungen scheinen vom Bund (Politik) gewünscht. Die Werbetouren der VR's bei der Politik, UVEK und BAV waren fruchtbar. 	<ul style="list-style-type: none"> Änderungen sind mit hoher Wahrscheinlichkeit absehbar. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Punktuelle Verbesserungen für die Kundinnen und Kunden möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Gesamtsystem öV wird verteuert. ○ Ausländische Anbieter könnten ebenfalls Interesse bekommen am CH Markt. ○ Kostendruck auf CH Lf könnte zunehmen.

<p>Auswirkungen Tourismus Regionen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Für die betroffenen Regionen ist zumindest das Angebot der SOB besser als das aktuelle von der SBB gefahrene. • Bessere und direkte Anbindung der Gotthard Region und Locarno an die Deutschschweiz. • Direkte Züge auf der Achse Ch – Mittelland – Bn. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bessere Erschliessung von Tourismus Regionen. Insbesondere Gotthard Region und Locarno. • Bessere Rollmaterial mit FV Komfort und ZP. 	<ul style="list-style-type: none"> • Höhere Attraktivität der Regionen und Ferien, Freizeit Destinationen. • Gute Anbindung ist positiv auch für das Image der Regionen. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Bessere und Komfortablere Anbindung der Regionen. ✓ Kundenbetreuung durch ZP auf der Gotthard Bergstrecke. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mittelfristig: Was, wenn die Linie nicht rentabel ist?
<p>Auswirkungen Kantone</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Finanzielle Ergebnisse der Kantonsbahnen (SOB, BLS) können tendenziell verbessert werden. • Kantone SG, BE können ihre Bahnen stärken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr finanzieller Handlungsspielraum für die SOB und BLS. • Evtl. leicht grössere Einflussmöglichkeiten der Kantone SG und BE auf die FV Linien in ihrem Raum. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mehrerträge erlauben der SOB und BLS Investitionen (Unterhaltsanlagen, neue Fahrzeuge, neue Technologien, usw.). • Kantone als Aktionär verringern ihr Risiko (durch Gewinne und Kapital). 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Für die Kantone SG, BE insgesamt von Vorteil. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Geber-Kantone im NFA könnten evtl. wenig erfreut sein, wenn sie dies als zusätzliche Subventionierung beurteilen.
<p>SBB Infrastruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Perrons in Walenstadt und Siebnen-Wangen sind nur 320m. • Die Peron in Langenthal sind knapp. • Die Perrons in Burgdorf sind zu kurz. • In Bern können mit 375m langen IR nicht mehr dieselben Perrons verwendet werden wie dies aktuell der Fall ist. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die SOB Flirt (2x150m + 1x75m) 375m sind zu lange für diverse Perron 	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliches schwächen oder stärken auf unterwegs Bahnhöfen. • Halte in Walenstadt, Siebnen-Wangen, Burgdorf streichen. • Türen/Fahrzeuge punktuell abschliessen. • Perron verlängern. • Vor-/Nachläufer Zug. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ - 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Schwächen oder stärken benötigt Kapazität und kann sogar Trassen kosten. ○ Halte streichen kommt schlecht an bei den Kunden. ○ Perron verlängern ist teuer.