

**BLS will SBB Fernverkehrs-Strecken abgeben**

# Bahnler auf Kollisionskurs

Bastian Heiniger, Ulrich Rotzinger und Patrik Berger

Seit zehn Jahren ist SBB-Chef Andreas Meyer (56) Alleinherrscher des Schweizer Fernverkehrsnetzes. **Dass ihm jemand den Thron streitig machen könnte, musste er nie befürchten.** Dennoch trieb er die Bahn voran: Baute das Netz aus, verdichtete den Taktfahrplan, investierte in bessere Züge.

Die Kunden aber regten sich trotzdem auf: über Verspätungen, knappe Sitzplätze, verdreckte Toiletten oder den Swispass. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) griff deshalb ein. **Und motivierte die regionalen Bahnunternehmen BLS und die Südostbahn SOB,** ein Gesuch für eigene Fernverkehrslinien zu stellen. Sie sollten ein wenig rütteln an Meyers Thron. Und die Berner lies-

sen sich nicht zweimal bitten. Gestern gab BLS-Chef Bernard Guillelmon (51) bekannt, dass er beim BAV ein Konzessionsgesuch eingereicht habe. **«Wir brauchen gleich lange Spiesse», verkündet er.** Um die unrentablen Regional-Linien zu finanzieren, will die BLS fünf Fernverkehrsstrecken (siehe Grafik).

**Zwei davon sind neue Intercity-Linien:**

▶ Interlaken–Bern–Basel (ab 2022)

▶ Brig–Bern–Basel (ab 2023)

**Und drei sind neue Regioexpress-Linien:**

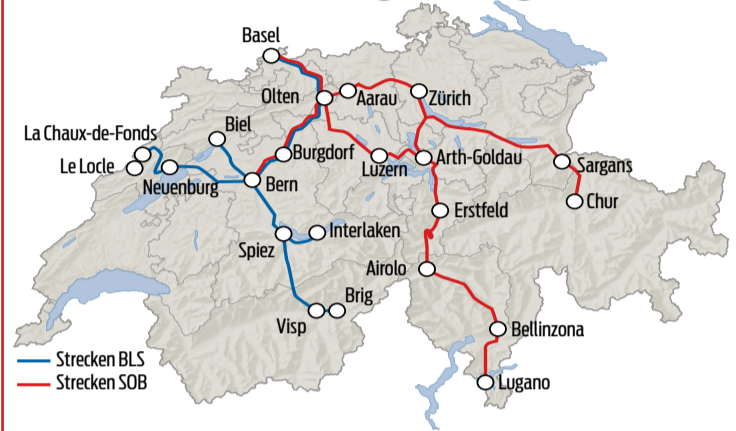
▶ Bern–Olten (ab 2020)

▶ Biel–Bern (ab 2020)

▶ Bern–Neuenburg–Le Locle (ab 2022)

Für den Einstieg in den Fernverkehr will die BLS neue Züge besorgen und 290 Stellen schaffen. Für die Passagiere gebe es ausreichend Verpflegung in den Zügen sowie WLAN für das Sur-

**Die nationalen Vorschläge der Regionalbahnen**



fen auf dem Smartphone. **Insgesamt will die Regionalbahn 495 Millionen Franken investieren** – Bund und Kantone würden angeblich nicht belastet.

Verwaltungsratspräsident Rudolf Stämpfli (62) bekräftigt: **«Wir wollen ein kleines Stück des stark wachsenden Kuchens.»** Die SBB rechnen bis 2030 im Fern-

verkehr mit einem Nachfragewachstum um mehr als drei Viertel.

Der Angriff der kleinen BLS passt SBB-Chef Meyer nicht. Er fürchtet, dass sein Monopol zerfällt und zeichnet ein düsteres Szenario: **«Bricht man einmal eine Linie aus dem Gefüge, ist bei der nächsten Vergabe eine andere an der Reihe.** Und plötzlich kommt ein ausländischer Anbieter», sagt er zu BLICK. Zudem würde der Fernverkehr bis zu 20 Millionen teurer.

Meyer lässt seine Muskeln spielen. Er spannt mit der SOB zusammen, um der BLS eins auszuweisen. Weil die Regionalbahn aus St. Gallen auf ein eigenes Konzessionsgesuch verzichtet, wird sie von Meyer belohnt. Nicht nur **darf sie ab 2020 von Zürich und Basel aus die alte Gotthardstrecke ansteuern.** Neu soll sie auch von Chur über Zürich nach Bern fahren – mitten in die Heimat der BLS. **Mit diesem Trick überlistete er die Berner** – die selber über Aarau nach Zü-



**Bald entgleist?**  
Der Streit um neue Strecken-Konzessionen ist so bitter wie nie. Entscheiden muss ihn Bundespräsidentin Leuthard.

## Leuthard sollte Notbremse ziehen

Die BLS verspricht Bahnkunden und Regionalpolitikern das Blaue vom Himmel herunter: Sie lockt mit WLAN in den Zügen, 290 zusätzlichen Jobs und einer halben Milliarde Franken Investitionen. Doch das Publikum sollte nicht auf die Lockrufe von BLS-Präsident Rudolf Stämpfli und seinen Mitstreitern hereinfallen.

**Wettbewerb belebt** das Geschäft. Das ist zweifellos rich-

**Das meint Blick**



tig. Doch diese Rechnung geht nur in der Privatwirtschaft auf: Wenn Unternehmen für ihre Risiken haften, Preise und Angebot bestimmen, und die Kunden für die Leistungen zahlen. Im Bahnverkehr trifft nichts davon zu. Für die Risiken haftet der Staat, das Ange-

bot ist politisch bestimmt, die Billettpreise sind reguliert und subventioniert.

**Wenn Staatsfirmen** wie die BLS Unternehmerlis spielen, ist das brandgefährlich. Es droht sinnloses Wettrüsten. Und geht der Schuss in die Hose, zahlt der Steuerzahler. Verkehrsministerin Doris Leuthard sollte die Notbremse ziehen – und die Wettbewerbsfreunde im Bundesamt für Verkehr in die Schranken weisen.

rich fahren wollten und nun verzichten. Wohl, um Meyer nicht zu sehr zu erzürnen. Zwischen den beiden Unternehmen bestehen noch immer über 160 Verträge.



<b>CEO</b> Bernard Guillelmon (51)
<b>Präsident</b> Rudolf Stämpfli (62)
<b>Mitarbeiter</b> 3200
<b>Umsatz</b> 1,03 Mrd. Franken
<b>Beförderte Passagiere pro Tag</b> 158 000
<b>Länge Streckennetz</b> 420 Kilometer
<b>Bahnhöfe</b> 119

Doch der Showdown im Krieg um die Konzessionen ist unausweichlich. **Leuthards BAV entscheidet im Dezember, wer auf welchen Strecken zum Zug kommt – die SBB oder BLS.**

Wenigstens seine Belegschaft hat SBB-Meyer bereits auf seiner Seite: «Der Bundesrat muss alles tun, um eine Aufteilung der Fernverkehrskonzession zu verhindern», mahnt Giorgio Tuti (53), Präsident der Bahn-Gewerkschaft SEV.

Sonst würden alle verlieren.



## Aktionsplan für Digitaltag steht Schweiz trimmt sich fit für die Zukunft

Welche Jobs in 20 Jahren entstehen, wer dann noch traditionellen Berufen nachgeht, weiss heute kein Mensch. Gewiss ist aber: **Nichts wird unsere Wirtschaft im 21. Jahrhundert so verändern wie die Digitalisierung.**

Für Marc Walder (52), CEO von Ringier und Initiator von Digitaliswitzerland, ist klar: «Es braucht optimale Rahmenbedingungen, um das Potenzial der Digitalisierung zu nutzen.» Ein intensiver Austausch zwischen privaten und staatlichen Akteuren sei unumgänglich. Damit der Wandel Fahrt aufnimmt, **erarbeiten die Initianten mit der Bundesverwaltung einen digitalen Aktionsplan** für die Schweiz. Er wurde gestern lanciert.

Es gibt viel zu tun, bis am Digitaltag, am 21. November, konkrete Projekte präsentiert werden können. Diverse Arbeits-



schritte würden in den nächsten Wochen vorgenommen. Am 3. Oktober werden **die kürzlich erkorrenen Digital Shapers** in einem Workshop die Projekte reflektieren und vertiefen. Verfolgt werden sechs Handlungsfelder mit dem **Ziel, die gesetzlichen und strukturellen Voraussetzungen zu verbessern:** Gesellschaft/Digitaler Wandel, Wirtschaft/Ökosystem/Innovation, Bildung/Forschung, Regulierung, Infrastruktur/Datenpolitik, Cyber-Security.

«Diese Handlungsfelder haben Berührungspunkte mit dem Beirat Digitale Transformation», so die Mitteilung. Dieser wurde **von Bundespräsidentin Doris Leuthard (54) und Bundesrat Johann Schneider-Ammann (65) eingesetzt.** Der Synergien wegen finde nun eine Koordination und Zusammenarbeit zwischen dem Beirat und dem digitalen Aktionsplan statt. **Ulrich Rotzinger**

## Kleinkredite Konsumentenschützer sauer auf Ueli Maurer

# «Das ist ein Freipass für die Banken»

Ein grösserer TV, das neueste Handy, eine schöne Reise: **Kleinkreditbanken wie Cembra und die Bank Now versprechen schnelles Geld** für die kleinen und grösseren Wünsche des Lebens.

Bevor diese Banken einen Kredit vergeben dürfen, müssen sie laut Gesetz **prüfen, ob der Antragsteller auch kreditfähig ist** und seine Schulden zurückzahlen kann. Können sie im Streitfall nicht nachweisen, dass sie diese Prüfung ordentlich durchgeführt haben, bleiben sie auf den Schulden sitzen. **«Verstösst die Kreditgeberin in schwerwiegender Weise dagegen, so verliert sie die von ihr gewährte Kreditsumme samt Zinsen und Kosten»**, heisst es im Konsumkreditgesetz.

Bis jetzt. Finanzminister Ueli Maurer (66) will das Gesetz nämlich klammheimlich ändern. Neu soll die Kreditbank die Schulden **nur noch abschreiben müssen, wenn sie die Kreditwürdigkeit «absichtlich» nicht abgeklärt hat.** Das ist eine eigentliche Umkehr der Beweislast: Denn der säumige Schuldner müsste beweisen, dass die

Bank ihn regelrecht in die Schuldenfalle gelockt hat. Was unmöglich ist.

Die Branche freut sich über die Änderung: **«Die nun vorgeschlagene Regelung würde zu mehr Klarheit führen»**, so eine Cembra-Sprecherin. Die bisherige Formulierung sei in höchstem Masse auslegungsbedürftig. Mehr Transparenz diene allen Marktteilnehmern.

Ganz anderer Ansicht ist die Präsidentin der Stiftung für Konsumentenschutz. **Damit würden die Sorgfaltspflichten der Bank ausgehebelt, sagt Prisca Birrer-Heimo (58).** Der Vor-



schlag sei «ein Freipass für die Banken, da sie **kaum Sanktionen zu befürchten haben, wenn sie bereits überschuldeten einen Kredit verkaufen.** Das kann nicht sein», sagt Birrer-Heimo, die auch SP-Nationalrätin ist.

Dass Maurers kleine aber folgenreiche Änderung bis jetzt nicht bemerkt wurde, hat damit

zu tun, dass es dazu nie eine Vernehmlassung gab. Denn der **Vorschlag wurde direkt in die Wirtschaftskommission (WAK) des Nationalrats eingebracht.** Erst auf Drängen einiger Kommissionsmitglieder wurde eine kurze Konsultation durchgeführt – zwei Wochen lang, mitten in den Sommerferien.

In der WAK konnte der Vorschlag ganz knapp verhindert werden, nur SVP und Teile der FDP waren dafür. Doch **im Nationalrat, wo die beiden Parteien eine hauchdünne Mehrheit haben, könnte es klappen**, befürchtet Birrer-Heimo: «Ich hoffe, dass es zumindest in der FDP Leute gibt, die Überschuldungsschutz noch ernst nehmen.»

Das sollte auch den Kantonen ein Anliegen sein, sagt sie: «Wenn die Leute überschuldet sind, **werden nämlich oft zuerst Steuern und Krankenkassenprämien nicht bezahlt.**» Und dafür müssen dann die Kantone geradestehen. **Sermün Faki**