

Hauptausgabe

Berner Zeitung  
3001 Bern  
031/ 330 33 33  
<https://www.bernerzeitung.ch/>

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 34'145  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 2  
Fläche: 214'166 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 3005710  
Themen-Nr.: 999.106

Referenz: 79322156  
Ausschnitt Seite: 1/5

## «Zauberwort Lötschberg macht immer noch Lust»

**Die wilde Saga der BLS** Die Berner Bahn steht am Berg. Braucht es sie noch? Ja, wenn sie sich auf ihre Risikofreude und Innovationskraft besinnt, sagt Historiker Kilian Elsasser.



Grandioser Auftakt der Lötschbergstrecke: Der Viadukt bei Frutigen. Foto: Peter Schneider

### Stefan von Bergen

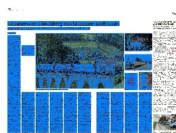
Die BLS ist aus der Spur geraten. Gegen das Berner Bahnunternehmen strengt das Bundesamt für Verkehr ein Strafverfahren wegen Betrugs an. Denn die BLS hat über Jahre 30 Millionen Franken zu viel an Subventionen bezogen. Überdies muss sie bei der Baustelle am alten Lötschberg-Bahntunnel massive Kostenüberschreitungen einräumen. Und sie ist mit dem Vorwurf konfrontiert, giftiger Gleisaushub aus dem Tunnel sei illegal abgelagert worden. BLS-Chef Bernard Guillelmon nahm den Hut, Ver-

waltungsratspräsident Rudolf Stämpfli trat wegen Krankheit vorzeitig ab. Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn steht am Berg. Braucht es sie in dieser Verfassung überhaupt noch?

Wenn die BLS eine Krise hat, dann färbt das auch auf den Kanton Bern ab. Denn die Bahn ist ein Berner Aushängeschild. Sie gehört zum und dem Kanton, er besitzt an ihr eine Aktienmehrheit von 55,8 Prozent. Bern und sein Bahnunternehmen sind eine Schicksalsgemeinschaft. Die schlechte Presse trifft so nicht nur die BLS-Spitze, sondern auch die Behörden des Kantons Bern,

die die Aufsicht über die BLS ausüben sollten.

Der BLS-Skandal scheint ein Berner Image zu bestätigen: Im trägen Kanton seien Staat und Wirtschaft allzu verbandelt. Der Kanton dümple – wie die BLS, die mit den grossen SBB nicht auf Augenhöhe ist – bloss in der zweiten Liga herum. Kilian Elsasser (65) teilt dieses negative Doppelbild nicht. «Die BLS hat das Image des Kantons Bern öfter markant aufge bessert. Sie steht für einen Innovationsgeist, eine Flexibilität und Dynamik, die man Bern gar nicht zutraut», sagt der Luzerner Ausstellungs-



Hauptausgabe

Berner Zeitung  
3001 Bern  
031/ 330 33 33  
<https://www.bernerzeitung.ch/>

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 34'145  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 2  
Fläche: 214'166 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 3005710  
Themen-Nr.: 999.106

Referenz: 79322156  
Ausschnitt Seite: 2/5

macher und Eisenbahnhistoriker. Er kennt den Werdegang, die Risikofreude, Erfolge und Rückschläge der BLS. 2013 gab er zum 100-Jahr-Jubiläum zusammen mit Stephan Appenzeller das Buch «Pionierbahn am Lötschberg» heraus.

### Riesenaufbruch am Berg

Für Elsasser steht die BLS nicht am Abgrund. Auch weil diese das Zauberwort «Lötschberg» in sich trage. «Die Bergstrecke ist das Rückgrat, das Prestigeobjekt der BLS. Der Lötschberg macht immer noch Lust», bilanziert er.

«Mit einem Riesenaufbruch» setze die BLS-Story vor etwas über 100 Jahren ein, blendet Elsasser zurück. Die Industrialisierung verschläft der behäbige Aggarkanton Bern zuerst. Um 1900 aber erwacht Bern mit einem grossen Industrialisierungsschub. 1902 gründen weitsichtige Berner Juristen, Unternehmer und Politiker kühn ein Komitee für eine spektakuläre Alpenbahn. Sie erkennen, dass sich gerade ein günstiges Zeitfenster öffnet, um ihren Kanton an den internationalen Warenverkehr anzudocken.

Die Berner blicken dafür nach Paris. Frankreich hat 1871 den Krieg gegen Deutschland sowie das Elsass verloren und sucht nun einen Weg nach Italien, der

## Die SBB verschlafen die Elektrifizierung, die innovativen Berner und ihre BLS haben die Nase vorn.

Deutschland umgeht. Die Berner Bahnpioniere schlagen eine Linie vor, die durch den Jura via

Biel und Bern über den Lötschberg nach Brig führt und dort in den Simplontunnel mündet. Sie können das Monsterprojekt nicht aus eigener Kraft stemmen. Die Kosten von 133 Millionen Franken, das Fünfeinhalbfache des damaligen Berner Kantonsbudgets, entsprechen heute 3,8 Milliarden Franken. Gut so viel hat auch der 2007 eröffnete Lötschberg-Basistunnel gekostet. 57 Prozent dieses Risikokapitals beschaffen sich die Berner bei Pariser Banken.

«Sie legten in einem unbernischnen Tempo los», sagt Kilian Elsasser. Im Juni 1906 springt auch noch der Kanton auf und bewilligt im Grossen Rat eine Beteiligung. Am gleichen Tag wird die «Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon» gegründet. Im November ist Baubeginn der 73 Kilometer langen Bergstrecke mit 22 Brücken, 33 Tunneln und dem 14,6 Kilometer langen Haupttunnel.

### Elektrisierte Berner Pioniere

Als wäre das Projekt nicht schon verrückt genug, entscheiden sich die Berner für elektrischen Strom statt Dampf als Antriebskraft. Die Berner bauen so steile Steigungen wie am Gotthard und machen eine kühne Rechnung, wie Elsasser erklärt: Mit Elektroantrieb lassen sich dort doppelt so schwere Lasten schneller hochziehen als mit Dampflokomotiven. Bloss: Es gibt noch gar keine Lokomotive, die genug Power für die Steigungen hat.

Die BLS bestellt bei der Maschinenfabrik Oerlikon Elektrolokomotiven. Fieberhaft erproben die Techniker auf einer Teststrecke im Kandertal einen neuen Elektromotor. 1910 präsentieren die Oerliker Ingenieure die stärkste Elektrolok der

Welt. 1911 erfolgt der Durchstich des Lötschbergtunnels. 1913 zieht die Lok den ersten Zug auf der Einweihungsfahrt.

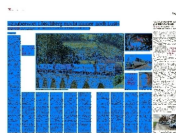
Die 1898 aus maroden Privatbahnen fusionierten SBB keuchen damals noch mit langsamen Dampfloks über die Gotthardstrecke. Sie verschlafen die Elektrifizierung, die innovativen Berner und ihre BLS haben die Nase vorn. Der Stromschlag am Lötschberg elektrisiert die ganze Berner Wirtschaft. «Die Berner dachten im grossen Stil und vernetzt», sagt Elsasser. Die Zukunftsbranchen Verkehr, Elektrizität und Tourismus greifen wie Zahnräder dynamisch ineinander. «Das ist plötzlich ein ganz anderes Bern, als man es heute wahrnimmt», sagt der Historiker.

### Kaum gestartet in der Krise

Nur wenige Jahre nach der spektakulären Gründung steuert die BLS schon in die Krise. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs bleiben die zahlungskräftigen ausländischen Erstklasspassagiere aus. Und weil Frankreich nach dem Sieg im Ersten Weltkrieg das Elsass zurückgewinnt, transportiert es seine Waren via Basel über die mittlerweile elektrifizierte Gotthardstrecke. «Eigentlich brauchte es die Lötschberglinie gar nicht mehr», bilanziert Elsasser lapidar.

Die BLS muss zweimal finanziell saniert werden. Leute werden entlassen. Nun ist wieder Innovationsgeist gefragt. Ab 1935 entwickelt die Bahn mit Maschinenfabriken in Genf und Neuchâtel den «Blauen Pfeil». Der Personentriebwagen in Leichtbau transportiere gleich viele Passagiere wie normale Züge, erklärt Elsasser. Der Lokführer im offenen Führerstand





Hauptausgabe

Berner Zeitung  
3001 Bern  
031/ 330 33 33  
<https://www.bernerzeitung.ch/>

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 34'145  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 2  
Fläche: 214'166 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 3005710  
Themen-Nr.: 999.106

Referenz: 79322156  
Ausschnitt Seite: 3/5

verkaufte auch gleich die Tickets. Die BLS entdeckte mit dem «Blauen Pfeil» die Effizienz – und den Personenverkehr auf Regionallinien ins Hinterland, die die Verluste der Bahngesellschaft kompensieren sollen.

Die nächste technische Innovation folgt sogleich: 1944 bestellt die BLS bei der Brown Boveri in Baden eine Leichtgewichtlokomotive von bloss 80 Tonnen mit zwei Drehgestellen mit je zwei Achsen: die Ae 4/4. «Sie war der Prototyp der modernen Lokomotive», sagt Elsasser. Einmal mehr geht die innovative BLS voran.

Zur Ankurbelung des Personenverkehrs setzt die BLS neu auf Werbung für ihre Strecken. In Schaufenstern lässt sie Eisenbahnmodelle ausstellen, sie druckt Plakate. Sie dreht sogar den Kriminalfilm «Charly X auf heisser Spur». Im biedereren Streifen verfolgt der Paparazzo X eine Filmdiva, die in BLS-Zügen flüchtet. Am Ende heiratet X die Diva und wird BLS-Mitarbeiter. «Der Film wurde bewusst für den Normalbürger in der zweiten Klasse gedreht», sagt Elsasser.

### Alt-Politiker im Führerstand

Nicht Bähnler, sondern abgetretene Berner Kantonspolitiker führen die BLS. Von 1926 bis 1945 der Alt-Regierungsrat und -Finanzdirektor Friedrich Volmar, von 1946 bis 1953 sogar der Landesstreikführer und sozialdemokratische Regierungsrat Robert Grimm. Dass die Kantonsregierung den BLS-Chefsessel altgedienten Politikern als Treueprämie überlässt, bringt der BLS den Ruf ein, allzu sehr mit der Politik verbandelt zu sein. «Der BLS-Chef hat viel mit der Beschaffung staatlicher Gelder zu tun gehabt, finanzpolitisches Know-how war also durchaus von Vorteil», rela-

tiviert Elsasser die Kritik.

Im Zweiten Weltkrieg profitiert die BLS vom Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien. In der Nachkriegszeit hilft ihr die rasante Zunahme der Mobilität und des Warenverkehrs. «Die BLS hat eine spannende Grösse, sie ist nicht so schwerfällig wie die SBB, aber doch gross genug, um innovative Ideen zu realisieren», sagt Elsasser.

Ab 2000 aber sei die BLS von diesem Erfolgsmodell abgewichen. Im BLS-Führerstand sitzt zum letzten Mal ein früherer Politiker: der Stadtberner SVP-Grossrat Mathias Tromp. In seine Ära fällt der Bau des 2007 eröffneten Lötschberg-Basistunnels. Finanziert wird er allerdings vom Bund und nicht wie einst der Scheiteltunnel mit bernischem und Auslandskapital. Die BLS kann nicht in Eigenregie über die neue Röhre verfügen.

### Zurückgestuft

Der Basistunnel hätte für die BLS eine Chance sein können. «Um den Fernverkehr über die neue, potente Transversale führen zu können, hätte die BLS allerdings neues Rollmaterial für 250 Millionen Franken beschaffen müssen», sagt Elsasser. Das ist viel zu viel für die kleine Schwester der SBB. In einem legendären Deal einigt sich der damalige SBB-Chef Benedikt Weibel mit BLS-Chef Tromp 2001 auf eine Rollenteilung: Die BLS tritt der SBB den Fernverkehr ab und bekommt dafür das S-Bahn-Netz im Grossraum Bern.

Der Haken für die BLS: Im Schweizer Regionalverkehr, den Bund und Kantone bestellen und kostendeckend subventionieren, dürfen die Betriebsgesellschaften keine Gewinne machen. Im Fernverkehr hingegen schon. Die

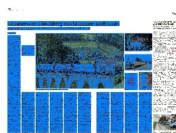
BLS verliert also den lukrativen Teil ihres Geschäfts, die SBB verfügen nun über das Fernverkehrsmonopol. «Diese Zurückstufung auf eine Regionalbahn hat die BLS geschwächt, sie war weniger handlungsfähig», sagt Elsasser. Im liberalisierten Güterverkehr aber kann sie ihre Qualitäten ausspielen und am Mobilitätsschub durch den Basistunnel teilhaben.

2009 übernimmt mit Bernard Guillelmon erstmals ein Bahnmanager die Leitung der BLS. Er trimmt die Bahn zur unternehmerisch denkenden AG. Nun wird auch die Verflechtung mit der Kantonspolitik zurückgefahren. Früher sassen der kantonale Finanz- und der Verkehrsdirektor im Verwaltungsrat der BLS. Heute gehört ihm noch ein Kantonsvertreter, aber kein Regierungsmitglied mehr an. Frühere und amtierende Regierungsräte können deshalb auch erklären, nichts von den überhöhten Subventionsbezügen gewusst zu haben.

Im Regionalverkehr gibt es für das unternehmerische Denken der BLS wenig Spielraum. Das Unternehmen wird zerrieben vom Widerspruch des Schweizer Bahnfinanzierungssystems, das nur im Fernverkehr, nicht aber im Regionalverkehr Gewinne zulässt. Vor diesem Hintergrund ist auch die Verlockung erklärbar, die Subventionen aufzubessern. «Dass die BLS dieser Verlockung erlegen ist, ist aber unentschuldig», sagt Kilian Elsasser.

### Kleinkrieg mit den SBB

Ihre Schwächung bekommt die BLS auch von den SBB zu spüren. «SBB-Chef Andreas Meyer und BLS-Chef Guillelmon lieferten sich einen eigentlichen Hahnenkampf», sagt Elsasser. Als die



Hauptausgabe

Berner Zeitung  
3001 Bern  
031/ 330 33 33  
<https://www.bernerzeitung.ch/>

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 34'145  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 2  
Fläche: 214'166 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 3005710  
Themen-Nr.: 999.106

Referenz: 79322156  
Ausschnitt Seite: 4/5

BLS der Einladung des Bundesamts für Verkehr nachkommt und sich für Fernverkehrslinien bewirbt, versucht Meyer das vor Gericht zu verhindern, um das Monopol der SBB zu wahren. Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga muss den Streit schlichten.

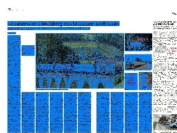
2019 bietet Meyer dem bernischen Verkehrsdirektor Christoph Neuhaus gar an, dem Kanton Bern die BLS für 50 bis 60 Millionen Franken abzukaufen. Für eine ganze Bahngesellschaft mit Zügen, Schienen und Bahnhöfen wäre das ein Schnäppchenpreis. Deutlicher kann man nicht signalisieren, dass man die BLS für einen Nonvaleur hält.

Auch wenn die BLS ins Hintertreffen geraten ist, liefert sie für Kilian Elsasser immer noch Belege für ihre Flexibilität und Innovationskraft. Mit dem seit 2012 verkehrenden Niederflerzug «Lötschberger» habe sie clever die Lötschberg-Bergstrecke neu belebt. Im Flachland verkehre er als Schnellzug für Pendler, in der Bergwelt des Kander-, Simmen- und Lötschentals als Regionalzug für Ausflügler. Die BLS hat ihn auch auf regionale Tourismusangebote abgestimmt. Die Idee macht Schule. Nach diesem Muster führt nun die Südostbahn (SOB) ihren Treno Gottardo über die dortige Bergstrecke, deren Betrieb sie von den

SBB übernommen hat.

Würde man die BLS heute noch gründen? «Vielleicht nicht, aber die Frage stellt sich nicht, denn die BLS ist politisch gewollt», antwortet Elsasser. Das Bundesamt für Verkehr befürwortet heute nach der Philosophie «SBB plus zwei» eine gewisse Konkurrenz durch die BLS und die SOB. Ähnlich wie in der Telekommunikation, wo Salt und Sunrise das Monopol des Riesen Swisscom ein wenig entschärfen. «Auch wenn die Existenz der BLS infrage gestellt wird, bleibt das Tandem SBB-BLS so sicher bestehen wie das oft kritisierte Ständemehr», glaubt Elsasser. An der BLS hänge zu viel Berner Prestige, um sie abzuschaffen.

Kann der Skandal die BLS noch zum Entgleisen bringen? Indem der Bund der BLS ein paar Fernverkehrslinien zugestanden habe, zeige die Entwicklung wieder aufwärts, findet Elsasser. Und es sei immer noch besser, für Fehler getadelt zu werden, als in Vergessenheit zu geraten. «Wichtig ist, dass solche Skandale ans Licht kommen und nicht vertuscht werden können.» Die Bahn müsse jetzt aus den Fehlern lernen, die Krise als Chance sehen und sich verbessern. Gut, wenn sie sich dabei auf die Risikofreude und Innovationskraft aus besseren Zeiten besinnt.



Hauptausgabe

Berner Zeitung  
3001 Bern  
031/ 330 33 33  
<https://www.bernerzeitung.ch/>

Medienart: Print  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
Auflage: 34'145  
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 2  
Fläche: 214'166 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 3005710  
Themen-Nr.: 999.106

Referenz: 79322156  
Ausschnitt Seite: 5/5



Durchstich des Lötschberg-Basistunnels im April 2005. Foto: Reuters



Innovativer BLS-Regioexpress «Lötschberger». Foto: OM

**«Auch wenn die Existenz der BLS infrage gestellt wird, bleibt das Tandem SBB-BLS so sicher bestehen wie das oft kritisierte Ständemehr.»**

**Kilian Elsasser**  
Eisenbahnhistoriker



Eisenbahnhistoriker  
Kilian Elsasser. Foto: Florian Bachmann