

Konzernleitung · Hilferstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Eidgenössisches Departement für  
auswärtige Angelegenheiten EDA  
Direktion für europäische Angelegenheiten DEA  
Koordinationsstelle der Konsultationen zum institutio-  
nellen Abkommen zwischen der Schweiz und der EU

**Per E-Mail an:** [Konsultationen.InstA@eda.admin.ch](mailto:Konsultationen.InstA@eda.admin.ch)

Bern, 15. Februar 2019

## **Institutionelles Abkommen zwischen der Schweiz und der EU: Stellungnahme der SBB.**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Zum integralen Abkommen äussert sich die SBB nicht. Wir konzentrieren uns auf den Schienenverkehr. Hier hat die SBB einen expliziten Auftrag des Bundesrates und erachtet es als ihre Pflicht, auf wesentliche Risiken des Abkommens hinzuweisen; namentlich darauf, dass mit der dynamischen Rechtsübernahme zwingend der **Markt des internationalen Schienenpersonenverkehrs in der Schweiz geöffnet** würde.

### **Beseitigung von Unklarheiten bei der dynamischen Rechtsübernahme**

Die dynamische Rechtsübernahme im technischen Bereich ist unproblematisch. Bereits heute übernimmt die Schweiz autonom die meisten technischen Regeln der EU, weil harmonisierte technische Vorschriften zur Interoperabilität grundsätzlich begrüssenswert sind.

Bei wettbewerbpolitischen Vorgaben ist eine dynamische Rechtsübernahme hingegen heikel. Das zeigt schon der Umstand, dass entsprechende Rechtsakte aufgrund ihrer massiven Auswirkungen auch in der EU heftig umstritten waren. Die Schweiz hat zudem keine Gewissheit, dass sich die Pflicht zur Rechtsübernahme auf den grenzüberschreitenden Verkehr beschränkt und nicht indirekt auch Auswirkungen auf den nationalen Markt und die integrierte Bahn hat. Die Grenze der Übernahmepflicht sollte deshalb explizit formuliert werden:

- *«Ausschluss der Öffnung von Märkten des öffentlichen Personenverkehrs.»*
- *«Ausschluss von Vorgaben zur Organisation der Bahnunternehmen.»*

### **Keine Marktöffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr (IPV)**

Mit der dynamischen Rechtsübernahme verpflichtet sich die Schweiz zur Öffnung des IPV. Gegen entsprechende Absichten des Bundesrates hatte das Parlament aber erst kürzlich Widerstand angemeldet. Die Auswirkungen wären beträchtlich:

- Einseitige und nicht gut vorbereitete Marktöffnung führt zu existenzgefährdendem Wettbewerb gegen grosse europäische Bahnen («Rosinenpicken»). Da keine schweizerische Bahn über die Risikofähigkeit für eine Abwehr- und/oder Expansionsstrategie verfügt, wird ihr Geschäft schrumpfen. Schon die Grössenverhältnisse der Länder und Unternehmen zeigen, dass eine Marktöffnung ausschliesslich zugunsten ausländischer Bahnen wäre.
- Heute gewährleisteten langfristig angelegte Kooperationen mit Bahnen der Nachbarstaaten die Anbindung ans Ausland im Sinne der Schweiz. Solche Kooperationen wären in einem Wettbewerbsumfeld erschwert oder gar kartellrechtlich unzulässig. Grosse Nachbarbahnen würden rentable Linien herauspicken und im Alleingang anbieten.
- Die im Abkommen vorgesehenen Ausnahmen zum Schutz der Errungenschaften des öffentlichen Verkehrs der Schweiz sind unklar formuliert und äusserst schwach.
- Die Interessen des Schienengüterverkehrs, der bereits heute unter mangelnder Trassenverfügbarkeit leidet, werden bei einer Marktöffnung mit zusätzlichen Personenzügen nicht berücksichtigt. Das steht im Widerspruch zur Verlagerungspolitik der Schweiz.

Letztlich kann das auf Kooperation basierende öV-System der Schweiz bei einer Marktöffnung nicht ausreichend geschützt werden. Auch die besten flankierenden Massnahmen können

- den Wettbewerbsvorteil der grossen und expansiv ausgerichteten europäischen Bahnen und die damit einhergehende Einseitigkeit der Marktöffnung nicht verhindern;
- den grundsätzlichen Widerspruch zwischen dem schweizerischen Kooperationsmodell und dem europäischen Wettbewerbsmodell nicht auflösen.

### **Sicherstellung der Autonomie bei der Finanzierung des öV**

Zur Förderung der Schweizerischen Verkehrspolitik fliessen erhebliche öffentliche Mittel in Infrastruktur und Verkehr. Das im Abkommen enthaltene grundsätzliche Verbot staatlicher Beihilfen sorgt für Rechtsunsicherheit im komplexen und vielschichtigen System der öV-Finanzierung. Es ist sicherzustellen, dass die Schweiz bei der Finanzierung des öV autonom bleibt.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen steht Ihnen Herr Arnold, Leiter Regulation und Internationales (luca.arnold@sbb.ch) jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Andreas Meyer  
CEO



Kathrin Amacker  
Mitglied der Konzernleitung  
Leiterin Kommunikation