



VöV-Tagung: EU-Rahmenabkommen

Was bedeutet dies für den öffentlichen Verkehr?

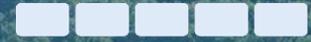
Donnerstag, 27. Juni 2019 • Zentrum Paul Klee, Bern

Programm

- | | |
|--|--------------------|
| 1. Begrüssung | Ueli Stückelberger |
| 2. Die Beziehungen Schweiz-EU und die institutionellen Fragen | Roberto Balzaretta |
| 3. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für den öV | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. Das EU-Rahmenabkommen aus rechtlicher Sicht: Was bleibt gleich, was ändert sich für den öV? | Markus Kern |
| 6. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für die SBB? | Luca Arnold |
| 7. Stehlunch | |
| 8. Führung Zentrum Paul Klee | |

Programm

- | | |
|--|--------------------|
| 1. Begrüssung | Ueli Stückelberger |
| 2. Die Beziehungen Schweiz-EU und die institutionellen Fragen | Roberto Balzaretti |
| 3. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für den öV | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. Das EU-Rahmenabkommen aus rechtlicher Sicht: Was bleibt gleich, was ändert sich für den öV? | Markus Kern |
| 6. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für die SBB? | Luca Arnold |
| 7. Stehlunch | |
| 8. Führung Zentrum Paul Klee | |



Referat Roberto Balzaretti

Staatssekretär, Direktor der Direktion für europäische Angelegenheiten

Die Beziehungen Schweiz-EU und die institutionellen Fragen

Programm

- | | |
|--|--------------------|
| 1. Begrüssung | Ueli Stückelberger |
| 2. Die Beziehungen Schweiz-EU und die institutionellen Fragen | Roberto Balzaretta |
| 3. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für den öV | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. Das EU-Rahmenabkommen aus rechtlicher Sicht: Was bleibt gleich, was ändert sich für den öV? | Markus Kern |
| 6. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für die SBB? | Luca Arnold |
| 7. Stehlunch | |
| 8. Führung Zentrum Paul Klee | |



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Bundesamt für Verkehr

Was bedeutet das InstA für den öV?

27. Juni 2019

Dr. P. Füglistaler

Landverkehrsabkommen (LVA)



- Bilaterale I in Kraft seit 1. Juni 2002: Landverkehrsabkommen ist eines von sieben Abkommen zwischen der Schweiz und der EU
- Regelt die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich und ermöglicht Zugang zum EU-Markt
- Etablierung Gemischter Landverkehrsausschuss Schweiz/EU

Strassenverkehr:

- Marktöffnung
- Harmonisierung der technischen Normen und Zulassungs- und Sozialvorschriften
- **Nacht- und Sonntagsfahrverbot**
- Transport gefährlicher Güter
- **Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)**

Schienenverkehr:

- freier Netzzugang im Güterverkehr
- Harmonisierung technischer Normen
- Öffnung von Absatzmärkten für Bahnindustrie

Institutionelles Abkommen (InstA)



Die Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU sind sehr eng und gründen auf einem grossen Vertragsnetz (>120 Verträge).

- Verhandlungen über InstA
→ einheitliche und effizientere Anwendung bestehender und zukünftiger Marktzugangsabkommen



Vom Landverkehrsabkommen zum InstA



- Das 20-jährige Landverkehrsabkommen ist vom InstA **direkt** betroffen
- **Dynamische Rechtsübernahme:** garantiert internationalen Marktzugang und Interoperabilität (langfristig)
- **Zugang sichern:** das Strassentransportgewerbe, der Schienenverkehr und die Rollmaterialindustrie sind auf einen diskriminierungsfreien Zugang zum EU-Binnenmarkt angewiesen
- **Streitbeilegungsmechanismus** wird geschaffen

Das InstA in Bezug auf den öV



- Geltungsbereich Landverkehrsabkommen wird durch das InstA nicht ausgedehnt
→ nur *internationaler* Verkehr
- Keine Verpflichtung zur Liberalisierung der *nationalen* Verkehrsmärkte
- Liberalisierung grenzüberschreitender Personenverkehr
→ in Konkurrenz oder wie heute in Kooperation möglich



Ausnahmen bei der dynamischen Rechts- übernahme

Nicht alle Bereiche des Landverkehrsabkommens sind vom Prinzip der dynamischen Übernahme von relevanten EU-Rechtsentwicklungen betroffen.

Die bestehenden **Pfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik** konnten bestätigt werden:



- 40-Tonnen-Limite für Lastwagen
- Kabotageverbot
- Nacht- und Sonntagsfahrverbot
- Beschränkung der Strassenkapazität für den Strassengüterverkehr auf dem aktuellen Niveau
- LSVA mit einer Abgabenhöhe deutlich über dem EU-Niveau

öV-Errungenschaften, die mit dem InstA neu bestätigt werden

Die EU anerkennt **neuerdings**:

Taktsystem

Tarifintegration



Was ist neu?



- Dynamische Rechtsübernahme (nicht über alle Bereiche/Ausnahmen)
- Anerkennung Taktsystem und Tarifintegration
- Einbezug Schweiz in EU-Rechtsentwicklung im Landverkehr
- Verpflichtende Liberalisierung im grenzüberschreitenden Personenverkehr
- Streitbelegungsmechanismus mit paritätischem Schiedsgericht und allenfalls EuGH (wenn EU-Recht betroffen ist)



Was bedeutet das InstA für zukünftige EU-Eisenbahnpakete?



Zukünftige Rechtsentwicklungen, die unter das LVA fallen und den **grenzüberschreitenden Verkehr** betreffen, sind für die Schweiz relevant und müssen grundsätzlich im **Sinne der Äquivalenz umgesetzt** werden.

Folgen bei möglicher Ablehnung

Das gute Funktionieren des LVA liegt im **beidseitigen Interesse** der CH und der EU.

Fehlende Harmonisierung der Rechtslage:

- unmittelbar keine negativen Auswirkungen
- mittelfristig erschwerter Zugang zum Markt





Für die Umsetzung der erfolgreichen Schweizer Verkehrspolitik ist die Schweiz auf die enge Zusammenarbeit mit der EU angewiesen. Ohne InstA droht diese Zusammenarbeit zu erodieren.

A close-up photograph of a coffee shop setting. In the center is a white ceramic cup filled with a latte, featuring a delicate latte art design of a stylized leaf or flower. The cup sits on a matching white saucer. To the left, a golden-brown croissant is partially visible. To the right, a clear glass tumbler is filled with water and ice cubes. In the background, a glass jar contains brown sugar. The entire scene is set on a light-colored wooden table.

Pause

Programm

- | | |
|--|--------------------|
| 1. Begrüssung | Ueli Stückelberger |
| 2. Die Beziehungen Schweiz-EU und die institutionellen Fragen | Roberto Balzaretto |
| 3. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für den öV | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. Das EU-Rahmenabkommen aus rechtlicher Sicht: Was bleibt gleich, was ändert sich für den öV? | Markus Kern |
| 6. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für die SBB? | Luca Arnold |
| 7. Stehlunch | |
| 8. Führung Zentrum Paul Klee | |

VöV-Tagung

Das EU-Rahmenabkommen aus rechtlicher Sicht – Was bleibt gleich, was ändert sich?

27. Juni 2019

Markus Kern
Universität Bern

Inhaltsübersicht

- 1. Historische Einordnung des Rahmenabkommens**
- 2. Mechanismen des Rahmenabkommens**
- 3. Einzelfragen:**
 - a. Trennung von Verkehr und Infrastruktur**
 - b. Liberalisierung**
 - c. Beihilfeverbot**
- 4. Weitere Entwicklung: Vier Szenarien für den öV**
- 5. Schlussbemerkungen**

1. Historische Einordnung des Rahmenabkommens

Bilaterale I (1999; Inkrafttreten 2002)

Mittelbar oder unmittelbar öV-relevante Abkommen:

- Landverkehr
- Technische Handelshemmnisse
- Öffentliches Beschaffungswesen
- Luftverkehr

Bilaterale II (2004; Inkrafttreten ab 2005)

Weitere Abkommen

Mittelbar öV-relevant:

- Abkommen zur Verknüpfung der Emissionshandelssysteme

2. Mechanismen des Rahmenabkommens

Vorfrage: Anwendbarkeit des Rahmenabkommens

- ◆ Sachverhalt/Frage im Anwendungsbereich eines der fünf heutigen oder eines künftigen Marktzugangsabkommens
- ◆ Öffentlicher Verkehr unter dem Landverkehrsabkommen:

Art. 2 LVA *Geltungsbereich*

¹ [bilateraler Güter- und Personenverkehr auf der Strasse]

² Dieses Abkommen gilt für den grenzüberschreitenden Eisenbahngüter- und -personenverkehr sowie den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr. Es gilt nicht für die Eisenbahnunternehmen, deren Betrieb auf den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt ist.

³ Dieses Abkommen gilt für den Verkehr, der von [Unternehmen] durchgeführt wird, die in einer Vertragspartei niedergelassen sind.

- i. Personen- und Güterverkehr auf der Schiene; ii. lediglich grenzüberschreitender Verkehr; iii. nur ansässige Unternehmen; Ausnahme für lediglich im RV tätige Eisenbahnunternehmen.

Rechtsentwicklung und Ausnahmen

- ◆ Grundsätzliche Verpflichtung zur Übernahme des europäischen (Sekundär-)Rechts in die schweizerische Rechtsordnung; keine automatische Übernahme.
- ◆ **Heutige Rechtslage:** Unter dem Landverkehrsabkommen keine eigentliche Übernahmepflicht sowie beträchtliche zeitliche und sachliche Spielräume.
- ◆ **Unter dem Rahmenabkommen:** Pflicht namentlich zur Übernahme der Inhalte des sog. dritten und vierten Eisenbahnpaketes sowie künftiger Erlasse soweit im Anwendungsbereich des Landverkehrsabkommens gelegen.
- ◆ Von der Übernahmepflicht ausgenommen sind die in Protokoll 2 verbrieften **Ausnahmen** (Kabotageverbot, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Ausschluss der Erhöhung der Strassenkapazitäten...).

Rechtsauslegung, Überwachung und Streitbeilegung

- ◆ **Rechtsauslegung:** Einheitliche Auslegung und Anwendung der Abkommen und Rechtsakte; unionsrechtliche Begriffe werden gemäss der Rechtsprechung des EuGH ausgelegt.
- ◆ **Überwachung:** Selbstständige und wechselseitige Überwachung der Anwendung; gegebenenfalls Anrufung des zuständigen sektoriellen Ausschusses.
- ◆ **Streitbeilegung:** Befassung des zuständigen sektoriellen Ausschusses; nötigenfalls Anrufung des Schiedsgerichts, das bei Vorliegen unionsrechtlicher Bestimmungen ein verbindliches Urteil des EuGH einholt; Ausgleichsmassnahmen bis hin zur Suspendierung des Abkommens im Falle der Nichteinhaltung des Schiedsspruchs.

Anwendungsbeispiel:

Marktöffnung im grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Schiene; EVU aus der EU wird zur Integration in den direkten Verkehr verpflichtet.

◆ **Streitbeilegung:**

- Befassung sektorieller Ausschuss LVA, dann Schiedsgericht
- Auslegung der Ausnahmebestimmung

Protokoll 2 Rahmenabkommen; Ziff. 6 zum LVA

6. Möglichkeit, Personenbeförderungsunternehmen zur Teilnahme an der Tarifintegration im öffentlichen Verkehr zu verpflichten, das heisst, Reisenden, die das Streckennetz mehrerer Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs benutzen, einen einzigen Transportvertrag anzubieten, solange die Festlegung der Tarife in der Zuständigkeit der Unternehmen bleibt.

- «Transportvertrag», «Festlegung der Tarife» entstammen dem CH-Recht, somit keine Anrufung des EuGH zur Klärung

3. Einzelfragen – Trennung von Verkehr und Infrastruktur

- ◆ **Unionsrecht:** Spektrum von Modelloptionen:
 - vollständige eigentumsrechtliche Trennung;
 - rechtliche Trennung (« Holdingmodell »); sowie
 - Einrichtung einer entgelterhebenden Stelle/Zuweisungsstelle
- ◆ **Schweiz:** Organisatorische und buchhalterische, aber keine rechtliche Trennung; Trassenvergabestelle, künftig als Anstalt
- ➔ **Implikationen Rahmenabkommen:** Übernahme der unionsrechtlichen Vorgaben ins schweizerische Recht.
- ➔ **Offene Fragen:** Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers in den Entscheidungen; Fahrplanerstellung; Trennung der Serviceeinrichtungen; Zuständigkeiten des Preisüberwachers; Kompetenz zur Festlegung der Trassenpreise; Entkoppelung der leistungsabhängigen Bezüge etc.

3. Einzelfragen – Liberalisierung

- ◆ **Unionsrecht:** Marktöffnungsverpflichtungen bezüglich Güterverkehr, grenzüberschreitendem Personenverkehr, nationalem Personenverkehr, grundsätzliche Ausschreibungspflicht im Regionalverkehr.
- ◆ **Schweiz:** Geöffneter Markt im Schienengüterverkehr; Ausschreibungsmöglichkeit im Regionalverkehr.
- ➔ **Implikationen Rahmenabkommen:** Pflicht zur Liberalisierung soweit der Anwendungsbereich des Landverkehrsabkommens betroffen ist.
- ➔ **Offene Umsetzungsmodalitäten:** Zulassung der Kobotage, Einführung einer *service public*-Abgabe, Übergangsfristen zum Schutz bisheriger Ausschliesslichkeitsrechte, Konzertierung mit dem Taktverkehr, Einbindung in die Tarifstruktur des direkten Verkehrs etc.

3. Einzelfragen – Beihilfeverbot

- ◆ **Unionsrecht:** Für den öffentlichen Verkehr bestehen in der EU zahlreiche Spezialbestimmungen, so dass das allgemeine Beihilferegime weitgehend zurücktritt: So etwa für die Finanzierung des Regionalverkehrs.
- ◆ **Schweiz:** Subventionsrechtliche Vorgaben, aber kein grundsätzliches Beihilfenverbot.
- ➔ **Implikationen Rahmenabkommen:** (Vorerst) gering; unionsrechtliche Beihilfe-Vorschriften sind aber wohl relevant, soweit sie im Anwendungsbereich des Landverkehrsabkommens liegen und verkehrsrechtlicher Natur sind; Unwägbarkeiten bezüglich der Neuverhandlung des Handelsabkommens.

4. Weitere Entwicklung: Vier Szenarien für den öV

Status quo

- 1
 - Keine formelle Verpflichtung zur Übernahme der EU-Rechtsentwicklung
 - EU-Kommission als hauptsächlicher Ansprechpartner

Rahmenabkommen

- 2
 - Beschränkter Anwendungsbereich: Aussparung nationaler Verkehre und der Beihilfenthematik

Rahmenabkommen +

- 3
 - Ergänzung durch ein öV-relevantes Beihilfeabkommen
 - Ergänzung durch weitere Marktzugangsabkommen auch im öV-Bereich

EWR

- 4
 - Umfassende Pflicht zur Übernahme des marktrelevanten EU-*acquis*

5. Schlussbemerkungen

- ◆ **Faktische Einbindung** in europäische Eisenbahnstrukturen legen auch eine rechtliche Einbindung nahe.
- ◆ **Strukturelle Stabilität:** Klare Verfahren, Zuständigkeiten und Kompetenzen.
- ◆ **«Verrechtlichung» des Verhältnisses CH-EU**
- ◆ **Inhaltliche Unwägbarkeiten:** Exakte Konturierung des Anwendungsbereiches, Auslegung der Ausnahmen, künftige Marktzugangsabkommen.
- ◆ **Erfolgsfaktoren** des schweizerischen Systems des öffentlichen Verkehrs, namentlich der kooperative Charakter, die Erbringung aus einem Guss, die hohe Zahlungsbereitschaft der öffentlichen Hand etc. sind lediglich am Rande betroffen.

Vielen Dank!

Programm

- | | |
|--|--------------------|
| 1. Begrüssung | Ueli Stückelberger |
| 2. Die Beziehungen Schweiz-EU und die institutionellen Fragen | Roberto Balzaretta |
| 3. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für den öV | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. Das EU-Rahmenabkommen aus rechtlicher Sicht: Was bleibt gleich, was ändert sich für den öV? | Markus Kern |
| 6. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für die SBB? | Luca Arnold |
| 7. Stehlunch | |
| 8. Führung Zentrum Paul Klee | |

Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für die SBB und den öV- Schweiz?

Luca Arnold, Leiter Regulation und
Internationales

VöV-Rechtstagung, 27. Juni 2019

BASEL SBB



Inhalt.

1. Güterverkehr: Verlagerungspolitik

2. Personenverkehr
 - 2.1. Situation heute
 - 2.2. Auswirkung der Marktöffnung internationaler Personenverkehr

3. Offene Fragen

4. Quintessenz

1. Absicherung der Verlagerungspolitik.

Berücksichtigung der CH-Besonderheiten im Institutionellen Abkommen:

1. Höchstzulässige Gewichte für LKW wie zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Landverkehrsabkommen (LVA)
2. Kobotageverbot im Strassenverkehr
3. Nacht- und Sonntagsfahrverbot
4. Ausschluss der Erhöhung der Strassenkapazitäten
5. Schweizerische leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe

Klare Schutzmechanismen des LVA erfolgreich bewahrt.

2. Marktöffnung int. Schienenpersonenverkehr.

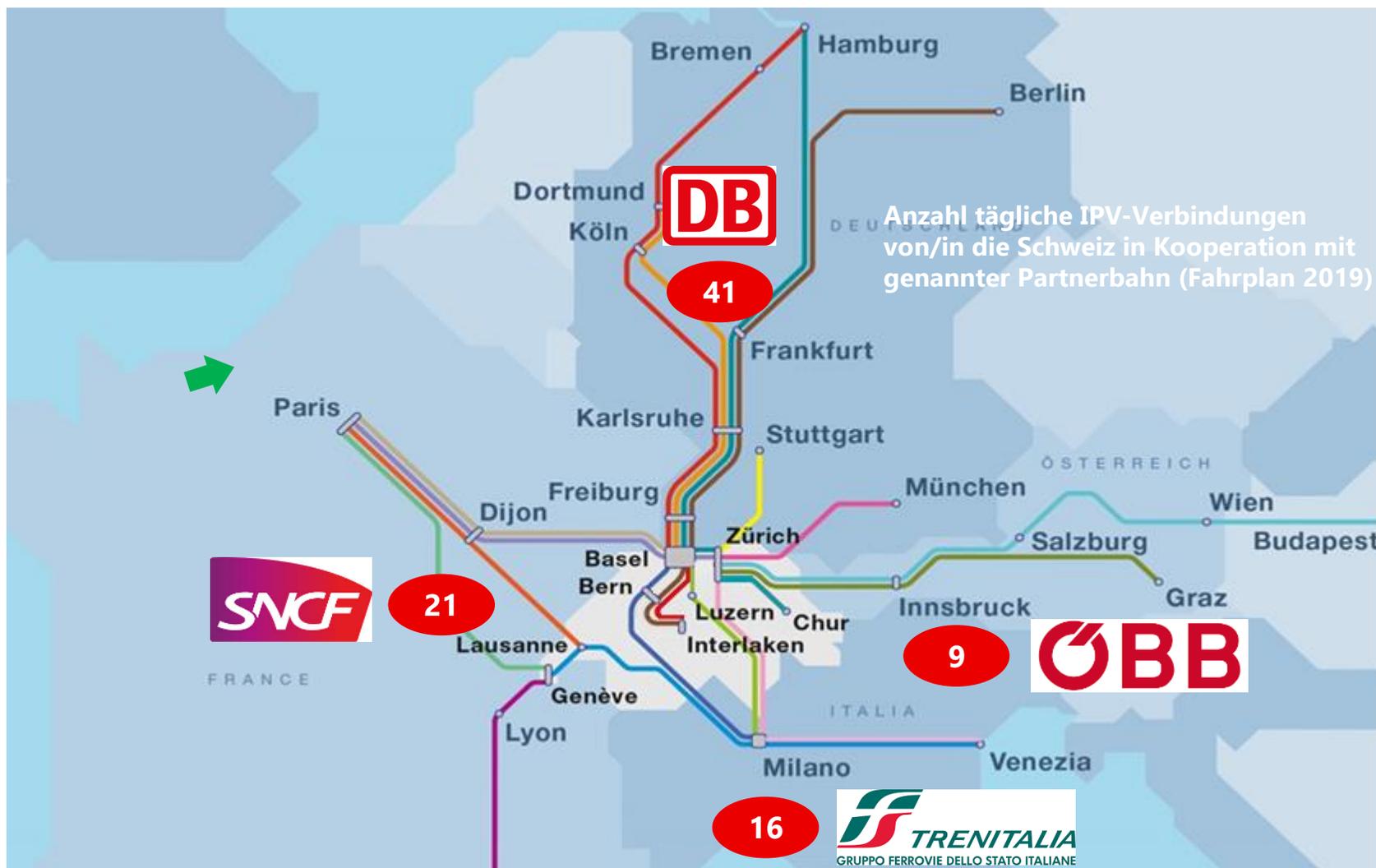
Berücksichtigung der CH-Besonderheiten im institutionellen Abkommen:

«6. *Möglichkeit*, Personenbeförderungsunternehmen zur Teilnahme an der Tarifintegration im öffentlichen Verkehr zu verpflichten, das heisst, Reisenden, die das Streckennetz mehrerer Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs benutzen, *einen einzigen Transportvertrag* anzubieten, *solange die Festlegung der Tarife in der Zuständigkeit der Unternehmen bleibt*.

7. *Möglichkeit*, dem *vertakteten Personenverkehr* auf Bahn- und Postautolinien im gesamten Hoheitsgebiet der Schweiz den *Vorrang* einzuräumen. Dieses Kriterium gilt *diskriminierungsfrei* für die Vergabe von Bahntrassen an Unternehmen, die *bezüglich Zugfrequenz vergleichbare Anträge* einreichen.»

Schutz der Schweizer Errungenschaften wenig klar.

2.1 Situation heute: Die Schweiz ist gut angebunden.



2.1 Die gute Anbindung basiert auf Kooperationen.

- **Kooperation** mit viel grösseren Partnern **auf Augenhöhe**, da diese keinen Marktzugang ohne Kooperation haben.
 - SBB ist treibende Kraft bei **Angebotserweiterungen** für Schweiz.
 - **Mischrechnung** in der Schweiz **für Ausgleich** zw. attraktiven und nicht eigenwirtschaftlichen Linien. Bsp: Zürich-München wird durch Rheinschiene und Genf-Paris durch Basel-Paris getragen.

- **Internationale Züge** sind
 - integriert in den **Taktfahrplan** der Schweiz.
 - Teil des sog. **Direkten Verkehr** der Schweiz.

2.1 SBB hat mit Kooperationspartnern klaren Plan.

Gezielter Angebotsausbau



- Gezielter Ausbau der Verbindungen nach Frankreich (ab 2020), Italien und Deutschland (je ab 2021).
- Verkürzung Reisezeiten nach München (-60 Min.) und Mailand (-30 Min.) ab 2021. Langfristig grosse Fahrzeitgewinne (-30 Min) mit Herzstück Basel.
- High-lights: EC Zürich-München ab 2021, Stundentakt Zürich-Stuttgart ab 2020, Direktverbindung Zürich-Bologna (2022) und Zürich-Genua (2023).

Neues Rollmaterial



- Ersatz der veralteten TGV-Lyria-Flotte durch 15 moderne TGV-Doppelstöcker (2N2) mit WLAN und +30% Sitzplätzen ab 12/2019.
- Ersatz der ICE1-Flotte durch den ICE4 nach Zürich/Chur ab 12/2019 und nach Bern/Interlaken ab 06/2020 mit WLAN und +20% Sitzplätzen.
- ETR610 nach München mit WLAN und +36% Sitzplätzen ab 12/2020.
- Einsatz neue IC2-Züge auf Linie Zürich-Stuttgart ab 12/2020.

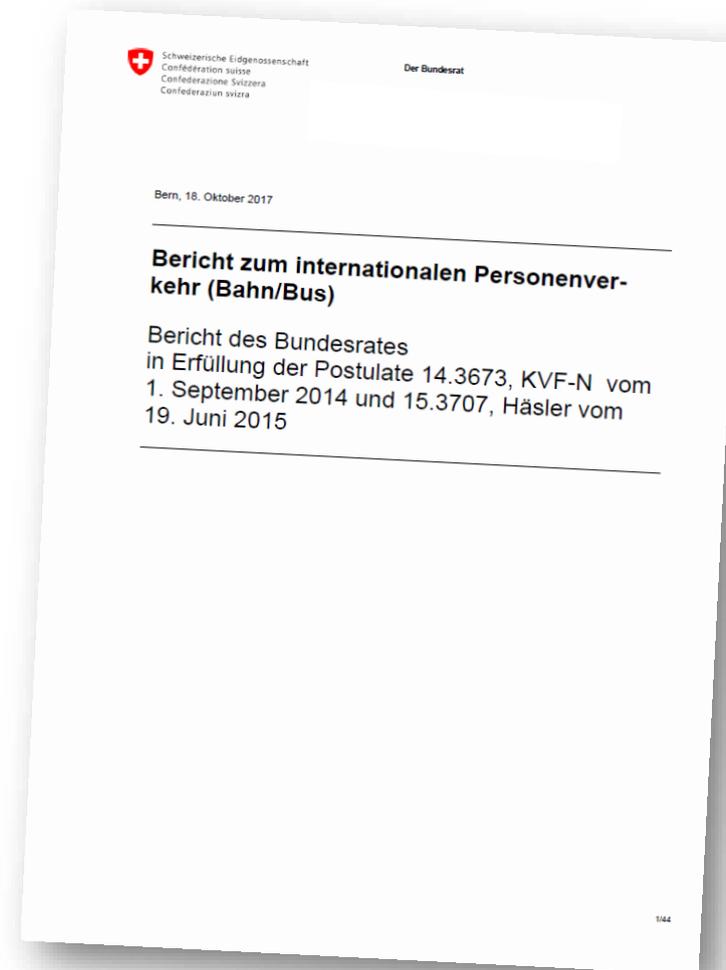
Besseres Serviceangebot



- Einfache Suche und Buchung für alle Nachbarländer, Verfügbarkeit aller Angebote der Partnerbahnen bis Ende 2019
- Ausweitung von Sparpreisen zur Steigerung der Auslastung
- Schrittweise Einführung von Gratis-WLAN im IPV ab 2019/20

2.1 Bundesrat bestätigt guten Status quo.

- **BR** verabschiedet im Okt. 2017 **Bericht zum int. Personenverkehr**
- **Hohe Qualität** des int. Angebotes insgesamt und auch im Alpenraum
- **Kooperationen** mit ausländischen Bahnen **sinnvoll und vorteilhaft** für gute Vernetzung der Schweiz
- **Marktöffnung** trotzdem prüfen.



2.1 Politik steht Marktöffnung kritisch gegenüber.

- Motion KVF-SR. «Kooperationsmodell anstelle der Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs»; 12.11.2018.
 - «Bundesrat wird beauftragt, eine allfällige Öffnung des Marktes für den internationalen Schienenpersonenverkehr nicht in eigener Kompetenz zu beschliessen...»
 - KVF-SR «befürchtet ..., dass ein solcher Schritt sich nur schwer mit dem schweizerischen ÖV-System, insbesondere mit dem Taktfahrplan, der tariflichen Integration ... vereinbaren liesse.»
- 4.6.19: BR Sommaruga im NR: «Marktöffnung ... stellt natürlich einen massiven Eingriff dar. Das hätte gewichtige Auswirkungen auf das Funktionieren des Systems in der Schweiz.»
- Motion angenommen

2.1 Marktöffnung in der EU – Keine Erfolgsgeschichte.

- Hohe **technische** und **betriebliche Hürden**.
 - **Fokus** Bahnen auf **Binnenverkehrsmärkte**.
 - Bahnen setzen nach wie vor auf **Kooperation**.
 - Kooperierenden Bahnen wird, weil Recht «umzusetzen ist», mit **Wettbewerbsrecht** und empfindlichen Bussen gedroht. EU-Verkehrskommissarin Bulc sprach am Symposium der Deutschen Bahn 2017 von «**Kartellen**».
 - **Rechtsunsicherheit**.
-
- Im **Gegensatz** zum **Schweizer Modell/Vorbild**: Bahnen kooperieren, um im sich verschärfenden intermodalen Wettbewerb zu bestehen.



2.2 Auswirkungen der Marktöffnung. Direkt auf den IPV.

- **Einfluss / Verhandlungsposition** der Schweiz / SBB wird **geschwächt**.
 - Risiko von Rosinenpickerei bei rentablen Linien.
 - Unrentable Linien könnten nicht mehr querfinanziert und müssten aufgegeben werden.
 - Geld fließt aus dem System in das Ausland ab.
 - Ausländische Bahnen interessiert an optimalem Angebot für ihr Heimatland und nicht an Integration in Schweizer öV.
 - SBB hat weder Grösse noch finanzielle Mittel, um glaubhaft mit Markteintritt in Heimatländer der grossen Bahnen «drohen» zu können.
- **Angebot für Kunden in der Schweiz verschlechtert sich.**

2.2 Marktöffnung hat indirekt Auswirkungen auf den gesamten öV Schweiz.

- **Wettbewerb steht im Spannungsverhältnis zu Kooperationen.**
 - Kooperationspartner werden potenzielle Konkurrenten.
 - Kartell- und Wettbewerbsrecht führen zu Rechtsunsicherheit.
- Schweizer System ist auf eine Marktöffnung nicht vorbereitet, bedingt grundlegenden **Umbau der Rahmenbedingungen:**
 - **Freiere Gewinnverwendung und Preisdifferenzierung.**
 - **Risikobereitschaft** und -fähigkeit bei Unternehmen und Eignern.
 - **Strategisches Ziel des Bundes** statt Kooperation neu Wettbewerb.
 - **Gleichlange Spiesse** auch bei Arbeits- und Sozialbedingungen.
- Der direkte Verkehr, ein gut **koordinierter Fahrplan, optimale Anschlüsse, «eine Reise, ein Ticket»** werden erschwert oder infrage gestellt.
- Das Schweizer **Netz** ist bis an die **Kapazitätsgrenzen** ausgelastet; zusätzliche Trassen für IPV gegen auf Kosten Cargo und Regionalverkehr.

3. Offene Fragen.

- Bleiben Kooperationen im IPV uneingeschränkt zulässig?
- Haben FV und RV in jedem Fall Vorrang vor dem IPV?
- Wie verhindert man negative Auswirkungen auf direkten Verkehr?
- Welche Arbeits- und Sozialbedingungen gelten für das Personal?
- Wie wird erreicht, dass Marktöffnung de facto nicht einseitig erfolgt?
- Wie und wann werden die strategischen Ziele Bund-SBB angepasst?
- Was sind die Folgekosten für die öffentliche Hand?

4. Quintessenz: Marktöffnung IPV hat Auswirkungen auf den ganzen öV Schweiz und die Verlagerung.

IPV Marktöffnung: Paradigmenwechsel mit offenen Fragen

Negative Auswirkungen auf

Verlagerung

- Marktöffnung IPV führt zu erhöhtem Trassenbedarf
- Diese Trassen fehlen dem Güterverkehr und schränken dessen Kapazität ein.



Nationaler Verkehr

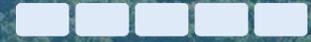
- Kabotageverbot gilt auf der Schiene nicht: Ausländische Unternehmen bieten via IPV auch nationale Beförderung im Wettbewerb an.
- Wie wird sichergestellt, dass der Hauptzweck die int. Beförderung ist und nicht die Kabotage? Was passiert, wenn nicht? Was bedeutet das für umsteigefreie IPV-Verbindungen?
- Wie werden trotz Systemwechsel im IPV die Schweizer Errungenschaften abgesichert?



Fragen und Diskussion

Programm

- | | |
|--|--------------------|
| 1. Begrüssung | Ueli Stückelberger |
| 2. Die Beziehungen Schweiz-EU und die institutionellen Fragen | Roberto Balzaretto |
| 3. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für den öV | Peter Füglistaler |
| 4. Pause | |
| 5. Das EU-Rahmenabkommen aus rechtlicher Sicht: Was bleibt gleich, was ändert sich für den öV? | Markus Kern |
| 6. Was bedeutet das EU-Rahmenabkommen für die SBB? | Luca Arnold |
| 7. Stehlunch | |
| 8. Führung Zentrum Paul Klee (14:00 Uhr) | |



**Herzlichen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit und gute
Heimreise.**