

Eidgenössisches Departement für
auswärtige Angelegenheiten EDA
3003 Bern

Per E-Mail an: vernehmlassung.paket-ch-eu@eda.admin.ch

Bern, 27. Oktober 2025

Stellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr zum Paket «Stabilisierung und Weiterentwicklung der Beziehungen Schweiz–EU»

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme betreffend das Paket zur Stabilisierung und Weiterentwicklung der Beziehungen Schweiz-EU. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) nimmt als nationaler Dachverband der Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (öV) die Gelegenheit gerne wahr, sich im Rahmen der Vernehmlassung zum neu verhandelten Landverkehrsabkommen zu äussern.

Der VöV begrüsst die Bestrebungen der Schweiz, die Beziehungen mit der EU zu stabilisieren und weiterzuentwickeln. Er hat bereits während den Verhandlungen in zahlreichen Gesprächen dargelegt, dass die zukünftigen Vereinbarungen mit der EU im Bereich des Landverkehrs die Errungenschaften des Schweizer öV-Systems aufrechterhalten müssen, namentlich die Tarifintegration (Anerkennung des «Nationalen Direkten Verkehrs»), den Vorrang des schweizerischen Taktfahrplansystems und den Schutz des nationalen Trassenvergabesystems. Ausserdem müssen die bisher praktizierten Kooperationsverkehre mit Bahnen der angrenzenden Länder weiterhin möglich sein, trotz Marktöffnung im internationalen Schienenpersonenverkehr (IPV).

Der VöV ist mit den entsprechenden Vorschlägen des Bundesrats in Bezug auf das Landverkehrsabkommen einverstanden. Der VöV ist der Ansicht, dass die mit der EU-Kommission verhandelten Regelungen die Qualität und Zuverlässigkeit des nationalen öV im Grundsatz wahren können. Wir danken dem Bundesrat, dass er diese zahlreichen Sonderregelungen mit der EU vereinbart und die öV-Branche in den Prozess einbezogen hat. Wir bitten den Bund, jetzt auch bei der nationalen Umsetzung und späteren Aktualisierung des Rechts die Interessen des öV in der Schweiz entsprechend zu schützen. Zu diesem Zweck bittet der VöV um drei Ergänzungen auf nationaler Ebene:

a) Schutz des Kooperationsmodells vervollständigen

Als Folge der Marktöffnung unterstehen der IPV und insbesondere die Kooperationen mit anderen Bahnen neu dem Wettbewerbsrecht. Wir nehmen positiv zur Kenntnis, dass der Bundesrat mit der EU-Kommission die grundsätzliche Vereinbarkeit von IPV-Kooperationen mit dem europäischen Wettbewerbsrecht festgehalten hat. Aus unserer Sicht ist der Verhandlungserfolg jedoch erst abgesichert und vollständig erfüllt, wenn auch das nationale Recht die bewährten Kooperationen unter den neuen Rahmenbedingungen schützt.

Der Vollzug des Kartellgesetzes durch die unabhängige Wettbewerbskommission kann für Kooperationen herausfordernd sein. Das betrifft beispielsweise die Auswahl des Kooperationspartners, die Vereinbarung von Preisen, den Informationsaustausch und die Vertragsdauer. Mindestens drohen Rechtsunsicherheit und lange Verfahren. Im öV ist die Zusammenarbeit die Regel und keine in aufwendigen Verfahren zu rechtfertigende Ausnahme. Zum rechtssicheren Schutz der Kooperationen entsprechend Verhandlungsmandat beantragen wir eine **Ergänzung von Artikel 6 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG)** mit einem zusätzlichen Absatz 6:

[neu] ⁶ Wählt ein konzessioniertes Unternehmen ein ausländisches Eisenbahnverkehrsunternehmen aus und arbeitet mit diesem zum Zwecke der Erbringung grenzüberschreitenden Personenverkehrs zusammen, findet darauf das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995 keine Anwendung.

b) Sicherung für den Service Public und den Schienengüterverkehr wichtiger Restkapazitäten

Bei der Zuteilung von Trassenrestkapazitäten wird dem IPV zukünftig Priorität eingeräumt. Dies kann unter anderem dazu führen, dass zur Hauptverkehrszeit weniger zusätzliche Züge eingesetzt werden können, die die Kapazität des nationalen Service Public erhöhen. **Die definitive Botschaft sollte deshalb die negativen Auswirkungen fehlender Restkapazitäten für Service Public und Güterverkehr sowie mögliche Lösungsansätze aufzeigen.** Die in Aussicht gestellten Verordnungsänderungen sollten zudem den Priorisierungsprozess in der Trassenvergabe so regeln, dass das Schienennetz weiterhin effizient genutzt werden kann. Dabei sind die Bedürfnisse aller Verkehrsarten zu berücksichtigen. Wir bitten darum, dass der Bund den Trassenzuteilungsprozess so ausgestaltet, dass wichtige **Restkapazitäten mit einer nachhaltigen Lösung für den schweizerischen Verkehr gesichert werden** können.

c) Schutz des öV im Zuge der dynamischen Rechtsübernahme

Die mit der EU-Kommission vereinbarten Ausnahmen schützen die Errungenschaften des öV in der Schweiz auch bei dynamischer Rechtsübernahme. Jedoch muss die Schweiz zukünftiges EU-Landverkehrsrecht, das einen grenzüberschreitenden Sachverhalt betrifft und nicht in den Bereich einer Ausnahme fällt, gleichwertig umsetzen. Dieses neue Recht ist noch nicht bekannt. Es kann sich beispielsweise um Spezifika im IPV zu Trassenpreis, Serviceeinrichtungen, Vertrieb und Passagierrechten handeln. Die öV-Branche fordert deshalb ein klares politisches Bekenntnis des Bundes zum Schutz des schweizerischen öV, sowohl im Rahmen des Decision Shapings als auch im Gemischten Ausschuss. Um dies sicherzustellen, erwarten wir den **systematischen Einbezug der Branche** im Vorfeld dieser Gremien.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Ueli Stüchelberger

Direktor

Kopie per E-Mail an:

- Yves Bichsel, Generalsekretär UVEK
- Christa Hostettler, Direktorin BAV