

Die SBB stellen sich beim EU-Vertrag hinter den Bundesrat

EU-Skeptiker warnen vor einem Bahnchaos wie in Deutschland – die Bundesbahnen begrüssen das Verhandlungsergebnis

TOBIAS GAFAFER

Die Schweiz ist ein Bahnland. Das wissen auch die Gegner des neuen bilateralen Vertrags mit der Europäischen Union (EU). Sie machen Stimmung gegen das angepasste Landverkehrsabkommen, das die Liberalisierung des internationalen Fernverkehrs vorsieht. Bald drohe ein Chaos wie in Deutschland, behaupten SVP-Politiker.

Brüssel werde künftig vorschreiben, wie der Schweizer ÖV-Markt organisiert und reguliert werde, von den Sicherheitsstandards bis zu den Wettbewerbsregeln, schrieb die EU-kritische Vereinigung Kompass/Europa jüngst auf der Plattform LinkedIn. Die Schweiz müsste ihr Schienennetz für ausländische Anbieter öffnen. Diese könnten dank tieferen Personalkosten günstiger fahren und damit den SBB das Geschäft im Binnenverkehr streitig machen.

Der frühere Direktor des Bundesamts für Verkehr, Peter Füglistaler, reagierte mit einer scharfen Replik. Die EU-Kritiker würden nach dem Prinzip

«Flood the zone with shit» vorgehen, auf das Steve Bannon, der ehemalige Chefstrategie Donald Trumps, gesetzt habe. Dessen Taktik war es, die Öffentlichkeit mit Halbwahrheiten oder Unsinn zu überschwemmen.

Was die Gegner der Bilateralen III behaupteten, sei falsch, schrieb Füglistaler. Die EU habe den Vorrang des nationalen Bahnverkehrs, der von der geplanten Rechtsangleichung ausgenommen sei, anerkannt. Der Europäische Gerichtshof sei nicht zuständig. Konzessionen würden nach Schweizer Recht vergeben, und es müssten Schweizer Löhne bezahlt werden. Eine Schweizer Behörde vergebe die Zugtrassen, und die Kapazitäten seien je nach Verkehrsart gesetzlich geschützt. «Immer das Gegenteil zu behaupten, macht es nicht wahrer.»

Zuverlässigkeit gewahrt

Inzwischen haben sich auch die SBB als grösste Schweizer Bahn hinter den Bundesrat gestellt. In ihrer Vernehmlassungsantwort zum EU-Paket schreiben sie:

«Die SBB sind der Ansicht, dass die verhandelten Regelungen die Qualität und Zuverlässigkeit des nationalen Schienenverkehrs im Grundsatz wahren können.» Die Bahn bedankt sich für die Sonderregelungen, die der Bundesrat mit der EU erreicht hat. Diese sehen unter anderem vor, dass der nationale Taktfahrplan bei der Zuteilung von Zugtrassen Vorrang hat.

Die SBB fokussieren sich nun auf die innerstaatliche Umsetzung der EU-Verträge. Sie begrüssen zwar, dass Kooperationen mit anderen Bahnen im grenzüberschreitenden Verkehr explizit weiterhin möglich sind. Das haben die Schweiz und die EU in einer gemeinsamen Erklärung festgehalten. Der Verhandlungserfolg sei aber erst abgesichert, wenn auch das Schweizer Recht die Kooperationen sicher schütze, schreiben die SBB. Der Vollzug des Kartellgesetzes durch die Wettbewerbskommission könne «herausfordernd» sein. Dies betreffe etwa die Preise, den Informationsaustausch

und die Vertragsdauer. Die SBB wollen den internationalen Fernverkehr weiterhin mit ihren ausländischen Partnerbahnen betreiben. Neu könnten Anbieter wie Flixbahn aber auch in Eigenregie in die Schweiz fahren.

Auch Gewerkschaft zufrieden

Als Kompromiss haben die Schweiz und die EU ausgehandelt, dass der grenzüberschreitende Personenverkehr Vorrang hat, wenn die nationale Vergabestelle die restlichen Kapazitäten für Züge verteilt. Dies könne dazu führen, dass zur Hauptverkehrszeit weniger zusätzliche Züge eingesetzt werden könnten, halten die SBB fest. Solche Züge verkehren etwa zur Hauptverkehrszeit zwischen Zürich und Bern – wobei die SBB mittelfristig ohnehin den Viertelstundentakt planen. Die Botschaft des Bundesrats solle die negativen Folgen fehlender Restkapazitäten und Lösungsansätze aufzeigen, verlangt die Bahn. Zudem solle der Bund die Branche sys-

tematisch einbeziehen, wenn sich dieser bei neuen EU-Rechtsakten einbringen könne, über das sogenannte «decision shaping».

Eine positive Rückmeldung kommt auch von der Bahngewerkschaft SEV, obwohl diese die Öffnung des internationalen Fernverkehrs kritisch sieht. «Das Verhandlungsergebnis im Landverkehr ist grundsätzlich positiv, weil es gelungen ist, wichtige Errungenschaften des Schweizer ÖV wirksam abzusichern», schreibt sie. Mit dem Paketansatz scheine es dem Bundesrat gelungen zu sein, in den verschiedenen Dossiers spezifische Lösungen zu finden. So sei es möglich, das Landverkehrsabkommen weiterzuentwickeln, ohne dafür das Schweizer ÖV-System preisgeben zu müssen.

Auch der SEV konzentriert sich nun auf die nationale Umsetzung des EU-Pakets, wo er ebenfalls Forderungen hat. Die Bahngewerkschaft will erst die Beratungen des Eidgenössischen Parlaments abwarten, bevor sie sich abschliessend festlegt.