

Analyse zum Landverkehrsabkommen Schweiz–EU

Mehr als Verkehr:

*eine Frage von Taktfahrplan, Verlagerungspolitik
und politischem Handlungsspielraum*



Die Auswirkungen reichen in Netzlogik, Verlagerungspolitik und Staatshoheit hinein.

Autor: Markus Lysser

Adressatenkreis: politisch interessierte Personen

Stand: 12. April 2026

1. Kurzfassung

Meine Kernthese: Das Landverkehrsabkommen bringt der Schweiz mehr rechtliche Ordnung im grenzüberschreitenden Strassen- und Schienenverkehr und sichert die Einbindung in einen gemeinsamen Rahmen. Gleichzeitig bindet es den Landverkehr enger an EU-Rechtsakte, an institutionelle Verfahren und an eine Regulierungslogik, die nicht aus dem schweizerischen Verkehrsmodell entstanden ist. Für die Schweiz ist es deshalb nicht nur ein Verkehrsabkommen, sondern eine Frage von Taktfahrplan, Anschlusssicherung, Verlagerungspolitik, Service public, Vollzug und Souveränität.

- Das Dossier besteht nicht nur aus dem bisherigen Landverkehrsabkommen, sondern aus drei Bausteinen: dem Änderungsprotokoll, dem institutionellen Protokoll und dem Protokoll über staatliche Beihilfen.
- Das institutionelle Protokoll regelt die Angleichung an relevante Rechtsakte der Union, die einheitliche Auslegung und Anwendung, die Überwachung und die Streitbeilegung. Damit wird der Landverkehr nicht nur materiell angepasst, sondern in einen erweiterten institutionellen Rahmen gestellt.
- Für die Schweiz ist entscheidend, dass der Landverkehr nach einem Äquivalenzansatz funktioniert. Schweizer Recht bleibt formell eigenständig. Es muss aber in Wirkung und Tragweite dem vereinbarten Rahmen entsprechen.¹
- Der Nutzen ist real. Für die EU und für einzelne Akteure – etwa internationale Bahnunternehmen oder Logistikunternehmen mit grenzüberschreitenden Verkehren – bringt das Abkommen mehr Kohärenz im europäischen Verkehrsraum, mehr geordneten Marktzugang und eine stärkere Einbindung der Schweiz in gemeinsame Korridore. Die Vorteile sind aber punktuell. Die Risiken treffen das Gesamtsystem.
- Im Schienenverkehr liegt die Gefahr nicht in einem abrupten Bruch, sondern in einer schrittweisen Verschiebung des Referenzrahmens. Der Zugang zur Infrastruktur wird stärker rechtlich strukturiert. Das ist problematisch, weil damit die Schweizer Systemlogik – also Takt, Knoten und Anschlusssicherung – stärker gegenüber Marktzugangsansprüchen begründet werden muss, statt von vornherein den Ausgangspunkt zu bilden.
- Im Strassenverkehr bleiben zentrale Instrumente formell bestehen. Dazu zählen namentlich das Kabotageverbot, die LSVA, die 40-Tonnen-Limite und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Politisch relevant ist aber, dass gerade diese Elemente als besonders schützenswerte Schweizer Besonderheiten erscheinen. Das ist problematisch, weil sie damit nicht mehr einfach als selbstverständlicher Teil der eigenen Verkehrsordnung gelten, sondern stärker als abzusichernde Ausnahmen in einem grösseren Regelrahmen.

¹Äquivalenzansatz bedeutet: Die Schweiz übernimmt die EU-Regeln nicht direkt, sondern erlässt eigenes Recht, das in Wirkung und Tragweite dem vereinbarten EU-Rahmen entsprechen muss.

Inhaltsverzeichnis

1. Kurzfassung.....	2
Inhaltsverzeichnis	3
2. Leitfrage / Einordnung.....	4
3. Was das Abkommen konkret ändert.....	5
4. Schiene: Taktfahrplan, Trassen und Systemstabilität	6
5. Betrieb und Alltagseffekte	9
6. Strasse: Verlagerung, LSVA und Schutzmechanismen	10
7. Wer profitiert – und wer trägt die Risiken	12
8. Staatliche Beihilfen, öffentlicher Verkehr und Vollzug	14
9. Souveränität, Rechtsübernahme und Handlungsspielraum	15
10. Mein Fazit	16
Anhang: Quellen und Datenbasis	17
Glossar	18

i

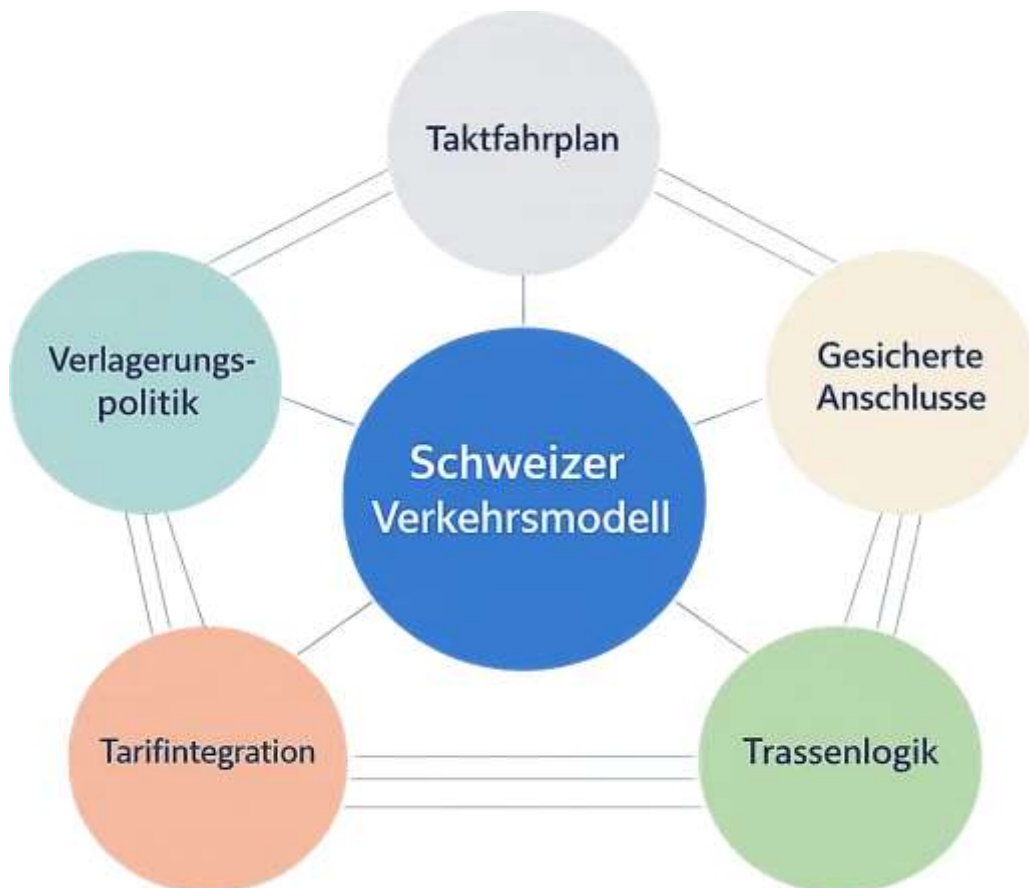
2. Leitfrage / Einordnung

Im Kern geht es darum, unter welchen Bedingungen die Schweiz ihr Verkehrsmodell in einem erweiterten europäischen Rahmen weiterführen kann.

Die Schweiz organisiert ihren Verkehr nicht als lose Summe einzelner Linien, sondern als integriertes Gesamtsystem. Der integrale Taktfahrplan, gesicherte Anschlüsse, koordinierte Infrastrukturplanung und Tarifintegration greifen ineinander. Veränderungen wirken deshalb nicht isoliert, sondern können sich über das ganze Netz ausbreiten.

Gerade deshalb ist im Landverkehr nicht die Einzelfrage entscheidend, ob irgendwo ein zusätzlicher Zugang oder eine neue grenzüberschreitende Verbindung entsteht. Entscheidend ist, wie sich solche Veränderungen auf ein System auswirken, das auf Stabilität, Präzision und politisch gewollte Koordination angewiesen ist.

Das Abkommen schafft einen Rahmen, in dem der Zugang zur Infrastruktur stärker rechtlich strukturiert wird. Daraus ergibt sich ein Spannungsfeld zwischen Systemlogik und Marktzugang. Genau dort liegt der politische Kern des Dossiers.



3. Was das Abkommen konkret ändert

3.1 Welche Rechtsakte und Regelwerke den Kern bilden

Die amtliche Übersicht der übernommenen EU-Gesetzgebungsakte weist für den Landverkehr drei zentrale Rechtsakte aus: die Richtlinie 2012/34/EU, die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und die Verordnung (EU) Nr. 913/2010. Diese drei Rechtsakte betreffen genau jene Bereiche, in denen die Systemfrage sichtbar wird: Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, staatlich bestellte Verkehrsleistungen und die Einbindung in europäische Güterkorridore.

Die Richtlinie 2012/34/EU prägt den Rechtsrahmen für Infrastrukturzugang, Marktordnung und Trassenvergabe im Eisenbahnbereich. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist dort relevant, wo öffentliche Personenverkehrsdienste bestellt, abgeboten oder vergeben werden. Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 betrifft das europäische Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

Das institutionelle Protokoll ergänzt diese materielle Ebene um die institutionelle Logik. Es nennt ausdrücklich die Angleichung an relevante Rechtsakte der Union, die einheitliche Auslegung, die Überwachung und die Streitbeilegung. Genau dadurch wird aus einem sektoriellen Verkehrsabkommen ein Rahmen mit laufender Weiterentwicklung und nachgelagertem Anpassungsdruck.

3.2 Was das Abkommen praktisch regelt

Praktisch regelt das Dossier fünf Ebenen.

- Marktzugang im grenzüberschreitenden Strassen- und Schienenverkehr.
 - Trassen und Infrastrukturzugang im Eisenbahnbereich.
 - Öffentliche Verkehrsleistungen, also Bestellung, Finanzierung und Vergabe.
 - Staatliche Beihilfen dort, wo grenzüberschreitende Tätigkeiten unter den vereinbarten Rahmen fallen.
 - Institutionelle Einbindung: Rechtsentwicklung, Auslegung, Überwachung und Streitbeilegung.
- Für die politische Beurteilung ist entscheidend, dass diese Elemente nicht isoliert nebeneinander stehen, sondern ineinandergreifen. Wer nur auf einzelne Verkehrsrechte blickt, unterschätzt die Tragweite.

3.3 Wo der Nutzen real ist – und wo die Grenze liegt

Der Nutzen des Abkommens ist real. Die EU erhält mehr Kohärenz im europäischen Verkehrsraum und bindet ein wichtiges Transitland enger an ihren Rahmen. Einzelne Akteure in der Schweiz können von geordneteren grenzüberschreitenden Bedingungen, besserer Planbarkeit und zusätzlichen Chancen auf internationalen Achsen profitieren.

Die Grenze dieses Nutzens liegt dort, wo das Schweizer System nicht mehr aus seiner eigenen Logik heraus als stiller Massstab gilt. Die EU denkt Verkehr stark in Korridoren, einheitlichen Wettbewerbsbedingungen und rechtlich strukturiertem Zugang. Die Schweiz denkt Verkehr zusätzlich als Service public, als Takt- und Knotensystem, als Tarifverbund und als politisch abgestützte Verlagerungsordnung. Diese beiden Logiken sind nicht deckungsgleich.

4. Schiene: Taktfahrplan, Trassen und Systemstabilität

4.1 Die Schienenfrage ist eine Systemfrage

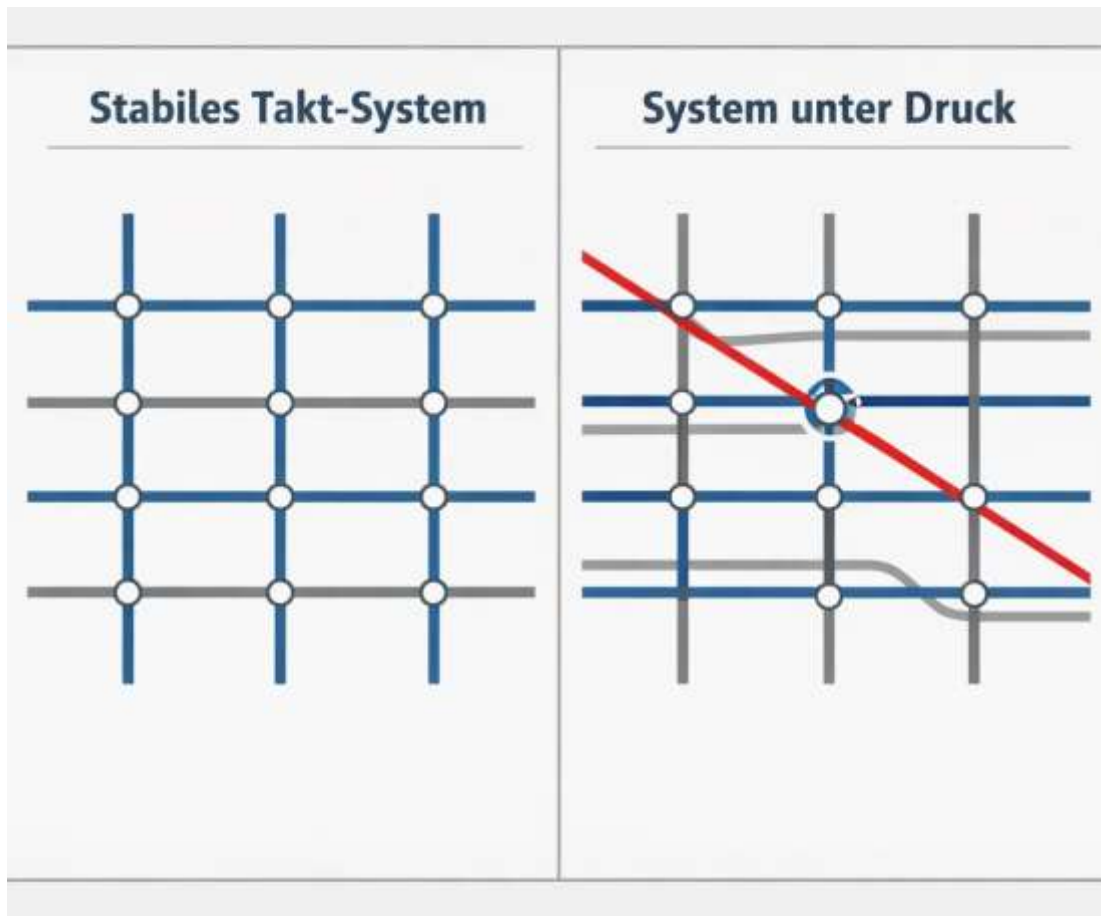
Im Schienenbereich liegt die zentrale Veränderung nicht in einem einzelnen spektakulären Eingriff, sondern in der schrittweisen Verschiebung des Ausgangspunkts. Der Zugang zur Infrastruktur wird stärker rechtlich strukturiert. Für die Schweiz bedeutet das nicht automatisch, dass jede beantragte Trasse zu gewähren wäre. Es bedeutet aber, dass Infrastrukturzugang und Marktzugang nicht mehr allein aus der Binnenlogik des Schweizer Systems heraus beurteilt werden.

4.2 Der integrale Taktfahrplan ist keine Betriebsfrage, sondern Infrastrukturordnung

Diese Logik ist für die Schweiz insgesamt zentral, besonders aber für die grossen Agglomerationsräume wie Zürich, Bern und Basel. Dort hängt ein grosser Teil des Pendler- und Alltagsverkehrs davon ab, dass das System nicht nur grundsätzlich funktioniert, sondern in dichter Folge zuverlässig und anschlussicher bleibt. Mit wachsender Bevölkerungsdichte und anhaltender Zuwanderung wird diese Systemstabilität noch wichtiger. Je stärker das Netz ausgelastet ist, desto grösser ist die Bedeutung eines Taktfahrplans, der präzise eingehalten werden kann. Das Schweizer Bahnnetz ist als abgestimmtes Gesamtsystem organisiert. Grundlage ist der integrale Taktfahrplan, bei dem sich Züge an Knotenpunkten zu festgelegten Zeiten begegnen und Anschlüsse systematisch funktionieren. Infrastruktur, Angebot und Tarife sind aufeinander abgestimmt. Genau deshalb können Veränderungen an einzelnen Stellen über die unmittelbar betroffene Verbindung hinaus wirken.

Eine Linie erfüllt im Schweizer System oft mehrere Funktionen gleichzeitig: Sie transportiert nicht nur Fahrgäste, sondern stabilisiert Anschlüsse, sichert Knoten und trägt zur Robustheit des Gesamtfahrplans bei. Eine Trasse ist in dieser Logik kein neutrales Zeitfenster, sondern Teil eines fein abgestimmten Gefüges.

Auf Achsen wie Zürich–Bern–Lausanne sind Trassen nicht nur wirtschaftlich attraktiv, sondern systemrelevant. Wer dort nur in Kategorien von Wettbewerb und Zugang denkt, übersieht, dass dieselbe Verbindung in der Schweiz zugleich Anschlussfunktion, Taktfunktion und Finanzierungsfunktion hat.



4.3 Wettbewerb wirkt selektiv, nicht gleichmässig

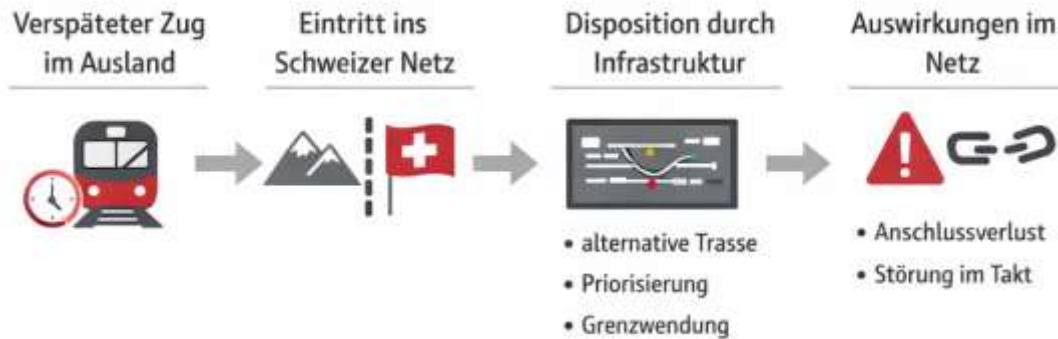
Wettbewerb im Eisenbahnverkehr verteilt sich in der Praxis nicht gleichmässig über das ganze Netz. Er konzentriert sich auf wirtschaftlich interessante Achsen. Genau dort entsteht das Risiko für die Schweiz. Denn stark nachgefragte Verbindungen sind im Schweizer Modell oft nicht nur kommerziell attraktiv, sondern tragen auch zur Stabilität und teilweise zur Finanzierung des Gesamtsystems bei.

4.4 Pünktlichkeit ist im Schweizer Netz ein Machtfaktor

Gerade in stark verdichteten Agglomerationsräumen ist das nicht nur eine betriebliche Frage, sondern eine Frage der Funktionsfähigkeit des Alltags. Wenn in Räumen wie Zürich, Bern oder Basel Anschlüsse systematisch weniger robust werden, trifft das nicht einen Randbereich des Verkehrs, sondern einen zentralen Teil des Arbeits-, Ausbildungs- und Pendlerverkehrs. Mit wachsender Zuwanderung und steigender Netzbelastung wird diese Robustheit nicht weniger, sondern mehr zum entscheidenden Faktor. Das Schweizer Netz ist auf präzise Anschlüsse ausgerichtet. Pünktlichkeit ist deshalb nicht nur ein Qualitätsmerkmal, sondern eine strukturelle Voraussetzung. Bereits geringe Verspätungen können dazu führen, dass Anschlüsse verloren gehen und sich Störungen über mehrere Knoten fortpflanzen.

Wenn ein Zug aus dem Ausland verspätet in das Schweizer Netz eintritt, ist das nicht einfach ein Problem dieser einen Verbindung. Je nach Lage kann das Auswirkungen auf Anschlüsse, Umläufe,

Kreuzungen und die Stabilität des Fahrplans haben. Für die Bevölkerung zeigt sich die Wirkung dann nicht in Vertragsartikeln, sondern in verlorenen Anschlüssen, längeren Reisezeiten und sinkender Planbarkeit.



4.5 Der eigentliche Konflikt liegt an den Schnittstellen

Die politische Heikligkeit liegt nicht primär im rein inländischen Verkehr. Sie liegt an den Schnittstellen zwischen internationalem Zugang und Schweizer Systemlogik. Dort stellen sich die Fragen: Wie stark wird der internationale Personenverkehr eigenständig? Wie wirken Zwischenhalte in der Schweiz auf Tarifintegration, Knotenlogik und Trassenprioritäten? Genau dort entsteht das Dauerstreitfeld.

5. Betrieb und Alltagseffekte

Die Auswirkungen des Landverkehrsabkommens zeigen sich weniger in einzelnen formalen Regelungen als im täglichen Betrieb des Verkehrssystems. Entscheidend ist nicht ein einziger Eingriff, sondern das Zusammenspiel vieler kleiner Veränderungen, die sich im System fortpflanzen können.

Das Schweizer Verkehrssystem ist auf Stabilität ausgelegt. Fahrpläne, Anschlüsse und Infrastruktur greifen ineinander. Bereits geringe Veränderungen – etwa bei der Nutzung einzelner Trassen oder bei der Pünktlichkeit – können sich über mehrere Knoten hinweg auswirken. Ein Beispiel ist eine Verbindung, die an einem zentralen Knotenbahnhof leicht verspätet eintrifft. Diese Verspätung kann dazu führen, dass mehrere Anschlussverbindungen nicht mehr erreicht werden, was wiederum Folgeverspätungen auslöst.

Im grenzüberschreitenden Verkehr erhöht sich diese Komplexität zusätzlich. Unterschiedliche Betriebsrealitäten, unterschiedliche Prioritäten im Netzmanagement und unterschiedliche Pünktlichkeitsniveaus treffen auf ein System, das auf hohe Präzision angewiesen ist. Daraus ergibt sich ein strukturelles Risiko: Störungen werden nicht nur importiert, sondern können sich im Schweizer Netz stärker ausbreiten als in weniger eng abgestimmten Systemen.

Für die Einwohner der Schweiz zeigt sich dies konkret im Alltag. Reisezeiten werden weniger planbar, Anschlüsse weniger zuverlässig und das Vertrauen in die Stabilität des Systems kann langfristig sinken. Diese Effekte treten nicht abrupt auf, sondern schrittweise, und sind deshalb politisch schwerer zu greifen.



6. Strasse: Verlagerung, LSVa und Schutzmechanismen

6.1 Was formell bleibt

Im Strassenverkehr bleibt auf den ersten Blick viel bestehen. Das gilt insbesondere für das Kabotageverbot, die LSVa, die 40-Tonnen-Limite und das Nacht- und Sonntagsfahrverbot. Diese Instrumente gehören in der Schweiz nicht zum Beiwerk, sondern zum Kern einer bewusst gesteuerten Verkehrspolitik.

Politisch ist die Lage gerade deshalb doppeldeutig. Einerseits ist es für die Schweiz zentral, dass diese Instrumente formell fortbestehen. Andererseits zeigt bereits die Notwendigkeit, diese Elemente besonders abzusichern, dass sie im neuen Rahmen nicht einfach selbstverständlich sind.

[Grafikplatzhalter: Schweizer Schutzmechanismen im Strassengüterverkehr]

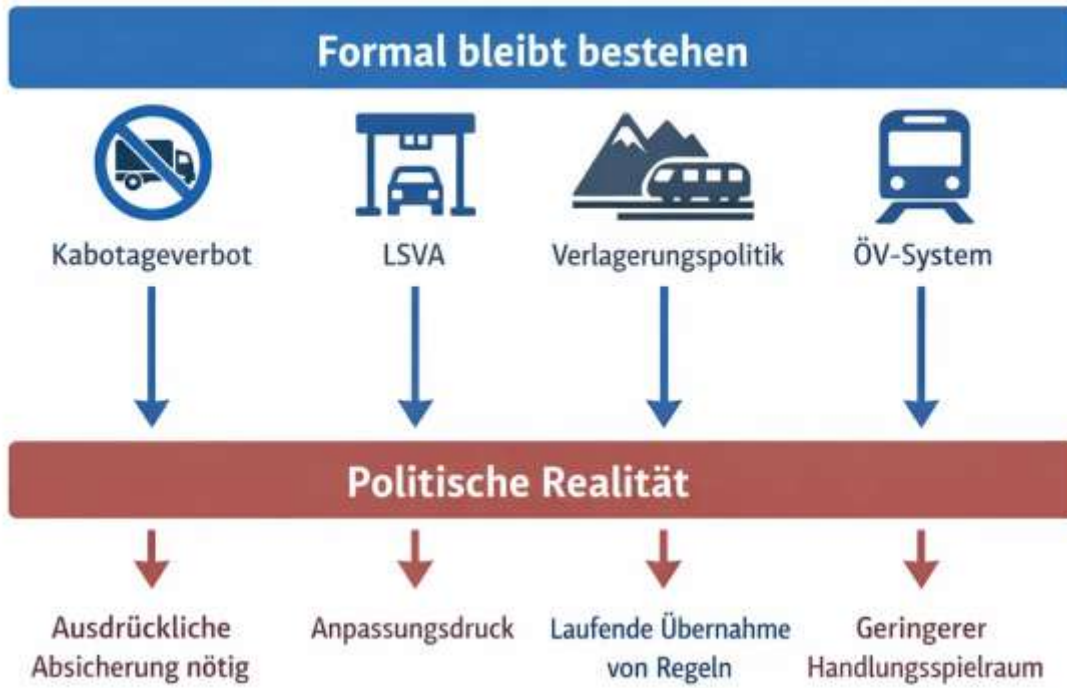
6.2 Die eigentliche Veränderung ist der neue Referenzrahmen

Der Druck auf das Schweizer Modell entsteht im Strassenverkehr weniger durch einen einzigen offenen Eingriff als durch den veränderten Referenzrahmen. Die Schweiz verteidigt ihre Logik künftig nicht mehr nur aus ihrer eigenen Verkehrsordnung heraus, sondern stärker in einem Rahmen, der mit Marktzugang, Gleichbehandlung und fortlaufender Rechtsentwicklung arbeitet.

Die eigentliche Veränderung liegt also nicht im formalen Wegfall, sondern in der Einfassung. Was früher aus Schweizer Ordnungskraft heraus galt, steht künftig stärker als abzusichernde Besonderheit da. Für ein Land, das seine Verkehrspolitik bewusst um Alpenraum, Verlagerung und Kostenwahrheit herum gebaut hat, ist das kein Nebenaspekt.

6.3 Die LSVa bleibt – aber auch sie steht im Rahmen

Die LSVa ist eines der markantesten Instrumente der Schweizer Verlagerungspolitik. Sie verknüpft Schwerverkehr, Verursacherprinzip und Infrastrukturkosten. Politisch wichtig ist hier zweierlei: Einerseits bleibt die LSVa formell erhalten. Andererseits zeigt gerade ihre Einbindung in den vertraglichen Rahmen, dass selbst dieses Kerninstrument nicht einfach ausserhalb jeder Dynamik steht. Die Konsequenz liegt weniger in einem unmittelbaren Eingriff als in der veränderten Stellung der LSVa. Solange sie rein aus Schweizer Ordnungskraft heraus gilt, kann die Schweiz sie politisch aus ihrer eigenen Verlagerungslogik weiterentwickeln. Steht sie jedoch als abgesichertes Element in einem vertraglichen Rahmen, wird sie stärker Teil eines Systems, in dem ihre Weiterentwicklung nicht mehr nur innenpolitisch gelesen wird, sondern auch danach, ob sie mit dem vereinbarten Gesamtgefüge vereinbar bleibt. Die Gefahr liegt deshalb weniger in der sofortigen Abschaffung als in einem wachsenden Begründungs- und Anpassungsdruck bei späteren Änderungen.



7. Wer profitiert – und wer trägt die Risiken

7.1 Der Nutzen fällt nicht am selben Ort an wie die Lasten

Das Landverkehrsabkommen wirkt nicht für alle Beteiligten gleich. Die Vorteile liegen vor allem dort, wo grenzüberschreitende Aktivitäten direkt relevant sind: bei internationalen Verkehrsangeboten, bei der Einbindung in europäische Korridore und bei einzelnen Unternehmen, die zusätzlichen Zugang oder geordnetere Rahmenbedingungen gewinnen. Die EU profitiert davon, dass ein zentrales Transitland stärker in ihren Verkehrsrahmen eingebunden wird.

Die Lasten liegen dagegen eher dort, wo das System als Ganzes stabil gehalten werden muss: beim Taktfahrplan, bei der Anschlusssicherung, bei der politischen Steuerung des Service public, bei der langfristigen Finanzierung des Netzes und bei der Fähigkeit, das Schweizer Modell gegen schleichenden Anpassungsdruck zu verteidigen.

7.2 Der Service public trägt das grössere Risiko

Wenn zusätzliche Marktlogik auf rentable Achsen drückt, stellt sich für die Schweiz nicht nur eine Wettbewerbsfrage, sondern eine Service-public-Frage. Das Schweizer Verkehrsnetz wird nicht isoliert pro Linie finanziert und bewertet. Einnahmen aus stark nachgefragten Verbindungen helfen mit, auch weniger rentable Leistungen aufrechtzuerhalten. Wird gerade dieser Teil des Systems stärker unter Druck gesetzt, kann zusätzlicher Finanzierungsbedarf entstehen.

7.3 Für die Bevölkerung zeigt sich die Wirkung im Alltag

Für die Bevölkerung ist nicht entscheidend, welcher Rechtsakt in welchem Anhang steht. Entscheidend ist, ob Anschlüsse halten, ob die Reise planbar bleibt, ob das Tarifsystem aus einem Guss funktioniert und ob das Angebot robust bleibt. Genau dort wird die Wirkung des Abkommens im Zeitverlauf sichtbar: nicht durch einen einzelnen spektakulären Bruch, sondern durch eine mögliche Veränderung der Systemqualität.

Auswirkungen im Alltag

Wenn das System unter Druck gerät,
spüren es Pendler, Familien und Reisende zuerst

Störung an der
Schnittstelle

Belastung im
Knoten

Ausbreitung
im Netz

Alltagsfolgen
für die Bevölkerung



Verspäteter Eintritt
ins Schweizer Netz



Anschlüsse
geraten unter Druck



Folgeverspätungen
in mehreren Richtungen



Pendler

Längere
Reisezeiten



**Familie /
Freizeit**

verpasste
Anschlüsse



**Reisende /
Schüler**

geringere
Verlässlichkeit

**Weniger Planbarkeit
im Alltag**

Für die Schweiz ist das keine Nebenfrage. In einem dicht getakteten Netz
werden kleine Störungen schnell zu Alltagsproblemen.

8. Staatliche Beihilfen, öffentlicher Verkehr und Vollzug

8.1 Das Beihilfethema ist enger, aber nicht belanglos

Im Landverkehr ist das Beihilfethema enger als in anderen Dossiers, aber nicht bedeutungslos. Dort, wo grenzüberschreitende Tätigkeiten unter das Abkommen fallen, entsteht auch ein beihilferechtlicher Rahmen. Einfluss kann das Beihilfethema dort gewinnen, wo grenzüberschreitende öffentliche Verkehrsleistungen bestellt oder finanziell abgestützt werden. Ein denkbare Beispiel wäre eine staatlich gestützte grenzüberschreitende Bahnverbindung, bei der sich die Frage stellt, ob die Ausgestaltung der Abgeltung, der Vergabe oder einzelner Vorteile nur der Verkehrsversorgung dient oder zugleich wettbewerbliche Wirkungen entfaltet. Der Punkt ist nicht, dass der Schweizer ÖV damit insgesamt unter EU-Beihilfenrecht gestellt würde. Der Punkt ist, dass an den grenzüberschreitenden Schnittstellen zusätzliche rechtliche Prüfung und zusätzlicher Rechtfertigungsdruck entstehen können. Für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz bedeutet das nicht, dass die EU direkt festlegt, wo die Schweiz neue Linien baut oder welche Agglomerationsprojekte sie finanziert. Die Schweiz behält formal die Hoheit über ihren ÖV-Ausbau. Der Einfluss liegt an einer anderen Stelle: Dort, wo Ausbau, Bestellung, Finanzierung oder Vergabe an den grenzüberschreitenden Schnittstellen unter den Abkommensrahmen fallen, wächst der rechtliche Anpassungs- und Begründungsdruck. Der Ausbau bleibt also politisch schweizerisch, steht aber stärker in einem Rahmen, der bei öffentlichen Verkehrsleistungen, Infrastrukturzugang und möglichen Beihilfefragen mitprägt, unter welchen Bedingungen dieser Ausbau erfolgt.

8.2 Der Vollzug wächst nicht sprunghaft, aber die Steuerungsfrage bleibt

Das Landverkehrsdossier erzeugt nicht zwingend einen explosiven neuen Behördenapparat. Der direkte Kernaufwand erscheint begrenzt. Politisch relevant ist aber weniger die nackte Zahl zusätzlicher Stellen als die Frage, wie viel Steuerung, Abstimmung und laufende Rechtsanpassung künftig an den Schnittstellen nötig wird. Auch ein scheinbar kleiner Vollzug kann einen grossen politischen Effekt haben, wenn er in ein sensibles System eingreift.

9. Souveränität, Rechtsübernahme und Handlungsspielraum

9.1 Formell bleibt Schweizer Recht – materiell steigt der Anpassungsdruck

Der Landverkehr folgt einem Äquivalenzansatz. Die Schweiz wendet die integrierten EU-Gesetzgebungsakte nicht direkt an, sondern erlässt eigenes Recht, das mit diesen Rechtsakten in Wirkung und Tragweite gleichwertig ist. Formell bleibt das Schweizer Recht also eigenständig. Materiell bleibt der Druck zur Angleichung bestehen. Genau darin liegt die eigentliche Verschiebung.

9.2 Das institutionelle Protokoll macht den Unterschied

Das institutionelle Protokoll ist kein Beiwerk. Es macht die Verbindung zwischen materiellem Landverkehrsrecht und späterer Rechtsentwicklung erst operativ. Es nennt ausdrücklich die Angleichung an relevante Rechtsakte der Union, die einheitliche Auslegung, die Überwachung und die Streitbeilegung. Damit wird aus einer politischen Verständigung ein rechtlich wirksamer Rahmen, in dem spätere Abweichungen nicht folgenlos bleiben.

9.3 Einheitliche Auslegung verändert die politische Lage

Das betrifft nicht nur bestehende Regeln, sondern auch die zukünftige Weiterentwicklung des Systems. Die Schweiz kann ihren öffentlichen Verkehr weiterhin selbst ausbauen, muss dies aber in einem Umfeld tun, in dem einzelne Elemente des Ausbaus – insbesondere dort, wo Infrastrukturzugang, öffentliche Verkehrsleistungen oder grenzüberschreitende Verkehre berührt sind – stärker auf ihre Vereinbarkeit mit dem vereinbarten Rahmen hin gelesen werden. Die direkte Demokratie bleibt formal bestehen. Der Föderalismus bleibt formal bestehen. Auch Gesetzgebung und Vollzug bleiben in Schweizer Händen. Gleichzeitig verändert sich die politische Ausgangslage. Entscheidungen im betroffenen Bereich stehen künftig stärker im Kontext bestehender Verpflichtungen, externer Auslegung und möglicher Streitbeilegung. Das bedeutet nicht den plakativen Verlust aller Souveränität. Es bedeutet aber weniger freie Taktsetzung und mehr nachgelagerten Anpassungsdruck.

9.4 Nicht der offene Bruch ist das Problem, sondern die schrittweise Regelbindung

Für die Schweiz ist genau das die heikle Mechanik. Es braucht keinen grossen Knall, um den Referenzrahmen zu verschieben. Es genügt, wenn Schweizer Grundprinzipien dauerhaft nur noch als Schutzklauseln, Ausnahmen und begründete Sonderfälle weitergetragen werden. So verändert sich Politik oft nicht in einem spektakulären Moment, sondern über eine langsame Verschiebung dessen, was als normal gilt.

10. Mein Fazit

Ich lese das Landverkehrsabkommen nicht als technisches Verkehrsabkommen, sondern als Verschiebung von Systemlogik, Steuerungsfreiheit und politischem Handlungsspielraum.

Der sachliche Nutzen ist vorhanden. Die Schweiz bleibt in grenzüberschreitende Verkehrsstrukturen eingebunden, internationale Verbindungen können planbarer werden, und auch für einzelne Akteure entsteht mehr rechtliche Ordnung. Die EU profitiert ebenfalls: Sie bindet ein zentrales Transitland enger an ihren Verkehrsrahmen und gewinnt mehr Kohärenz auf einer für sie strategisch wichtigen Achse.

Die eigentliche Veränderung liegt aber nicht bei der formellen Weiterexistenz dieser Elemente, sondern im Rahmen, in dem sie künftig stehen. Schweizer Grundprinzipien gelten nicht mehr einfach aus eigener Ordnungskraft heraus, sondern zunehmend als abzusichernde Besonderheiten in einem System, dessen Referenzpunkt nicht Bern, sondern ein unionsrechtlich geprägter Verkehrsrahmen ist. Das ist der politische Kern des Dossiers. Darin liegt auch das langfristige Risiko: Was heute noch ausdrücklich geschützt oder ausgenommen wird, kann mit der Zeit stärker unter Begründungsdruck geraten und politisch weniger selbstverständlich akzeptiert werden.

Mein zentraler Punkt ist deshalb derselbe wie beim Stromabkommen: Der Nutzen ist real, aber punktuell. Der Preis ist breiter, tiefer und systemischer. Er heisst mehr rechtlich strukturierter Zugang, mehr Druck an den Schnittstellen, mehr Begründungsbedarf für Schweizer Sonderlogik und ein engerer Rahmen für die eigenständige Weiterentwicklung des Schweizer Verkehrsmodells.

Gerade im Landverkehr ist das entscheidend, weil die Schweiz kein beliebig zusammengesetztes Netz betreibt. Sie betreibt ein fein abgestimmtes Gesamtsystem. Dieses System funktioniert nicht deshalb gut, weil auf einzelnen rentablen Achsen möglichst viel Marktlogik herrscht, sondern weil Anschlüsse, Knoten, Trassen, Tarife und Infrastruktur politisch und betrieblich aufeinander abgestimmt sind. Wird genau diese Logik schrittweise relativiert, betrifft das nicht nur einzelne Anbieter oder Linien, sondern die Robustheit des Modells als Ganzes.

Für mich ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis deshalb politisch nicht ausgewogen. Der Nutzen liegt vor allem bei internationaler Einbindung, Marktzugang und europäischer Kohärenz. Das Risiko trägt das Schweizer System: der Service public, die Trassenhoheit, die Stabilität des Taktfahrplans, die Verlagerungspolitik und am Ende die Fähigkeit der Schweiz, ihr Verkehrsmodell aus eigener politischer Logik weiterzuentwickeln.

Die Schweiz ist im Landverkehr nicht einfach ein Randgebiet, das froh sein muss, irgendwie angeschlossen zu bleiben. Sie ist Transitland, Alpenland und Verkehrsknoten mit einem eigenständig aufgebauten Modell. Gerade deshalb muss die Messlatte höher liegen. Entscheidend ist nicht, ob das Abkommen einzelne Vorteile bringt. Entscheidend ist, ob der ausgehandelte Preis dem strategischen Gewicht der Schweiz und dem Wert ihres Verkehrsmodells entspricht.

Mein Schluss ist klar: Das Landverkehrsabkommen ist kein technisches Nebendossier. Es ist ein Abkommen mit strukturellen Folgen für ein zentrales Element der schweizerischen Infrastruktur- und Ordnungspolitik.

Anhang: Quellen und Datenbasis

A.1 Verwendete Quellen

Die Analyse stützt sich auf folgende Datenbasis:

- Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, geschehen zu Luxemburg am 21. Juni 1999
- Änderungsprotokoll zum Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse
- Institutionelles Protokoll zum Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse
- Protokoll über staatliche Beihilfen zum Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse
- Übersicht Abkommen, Protokolle und Erklärungen
- Übersicht EU-Gesetzgebungsakte Paket Schweiz–EU
- Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Strasse, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338
- Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr
- Beispiele zu Achsen, Taktknoten, Anschlüssen, Agglomerationen, Pünktlichkeit, importierten Verspätungen und Trassenkonflikten dienen ausschliesslich der Veranschaulichung der Systemlogik des schweizerischen Verkehrsmodells und nicht als eigenständige Vertragsinhalte

Nicht als materielle Grundlage verwendet wurden:

- Erläuternder Bericht des Bundesrates
- Faktenblätter oder politische Kommunikationsdokumente des Bundesrates zum Landverkehrsdossier

Glossar

Äquivalenzansatz

Der Äquivalenzansatz bedeutet, dass die Schweiz integrierte EU-Rechtsakte nicht direkt anwendet, sondern eigenes Recht erlässt, das in Wirkung und Tragweite dem vereinbarten Rahmen entspricht. Politisch bleibt die Form der Souveränität, materiell steigt aber der Anpassungsdruck.

Anschluss

Ein Anschluss ist der zeitlich abgestimmte Übergang zwischen zwei Verkehrsverbindungen. Im Schweizer Taktfahrplansystem ist er nicht bloss Komfort, sondern ein zentrales Funktionselement des Netzes.

Gemischter Ausschuss

Der Gemischte Ausschuss ist das gemeinsame Organ der Vertragsparteien für Durchführung und Weiterentwicklung des Abkommens. Politisch ist er wichtig, weil über ihn spätere Anpassungen und Konflikte mitverwaltet werden.

Güterverkehrskorridor

Ein Güterverkehrskorridor ist eine europäisch gedachte Achse für den wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr. Für die EU ist das Netzlogik. Für die Schweiz berührt dieselbe Achse zusätzlich Transitpolitik, Verlagerung und Infrastruktursteuerung.

Integraler Taktfahrplan

Der integrale Taktfahrplan ist das Schweizer Fahrplansystem, in dem sich Züge in regelmässigen Abständen an Knotenpunkten treffen und Anschlüsse systematisch funktionieren. Er ist kein Betriebsdetail, sondern Rückgrat des Service public.

Kabotageverbot

Das Kabotageverbot untersagt ausländischen Verkehrsunternehmen, reine Binnenfahrten in der Schweiz zu übernehmen. Im Strassenverkehr ist es eine zentrale Grenze des Marktzugangs und Teil des Schweizer Schutzsystems.

Knoten

Ein Knoten ist ein Bahnhof oder Netzpunkt, an dem sich Verbindungen systematisch treffen. Im Schweizer System entscheidet der Knoten oft darüber, ob der Fahrplan als Ganzes funktioniert.

LSVA

Die LSVA ist die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Sie ist ein Kerninstrument der Schweizer Verlagerungspolitik und verbindet Schwerverkehr, Verursacherprinzip und Alpenpolitik.

Service public

Service public meint öffentlich bestellte und finanzierte Leistungen zur Grundversorgung. Im Schweizer Verkehrsmodell ist das kein Randthema, sondern ein tragendes Organisationsprinzip.

Staatliche Beihilfen

Staatliche Beihilfen sind öffentliche Vorteile oder Ausgleichsleistungen mit wirtschaftlicher Wirkung. Im Landverkehr werden sie dort relevant, wo grenzüberschreitende Tätigkeiten, öffentliche Verkehrsleistungen und der vereinbarte beihilferechtliche Rahmen zusammentreffen.

Tarifintegration

Tarifintegration bedeutet, dass verschiedene Verkehrsunternehmen in ein gemeinsames Tarifsystem eingebunden sind. Für die Schweiz ist das politisch zentral, weil es den Zugang zum System vereinfacht und die Zersplitterung des öffentlichen Verkehrs verhindert.

Trasse / Trassenzugang

Eine Trasse ist ein zeitlich definierter Abschnitt im Fahrplan, in dem ein Zug eine Strecke nutzen darf. Im Schweizer System ist sie nicht nur ein technischer Slot, sondern Teil einer politischen Infrastrukturordnung. Trassenzugang ist deshalb immer auch eine Frage von Prioritäten im Gesamtsystem.

Trassenhoheit

Mit Trassenhoheit ist die Fähigkeit gemeint, Kapazität und Prioritäten im Netz nach Schweizer Systemlogik zu steuern. Politisch ist das ein Souveränitätspunkt, weil sich daran entscheidet, ob Marktlogik oder Taktlogik den Ausschlag gibt.

Überwachung und Streitbeilegung

Das institutionelle Protokoll sieht Verfahren zur Überwachung und Streitbeilegung vor. Politisch ist das wichtig, weil damit eine externe Referenz für die Beurteilung der Vertragstreue entsteht.

Verlagerungspolitik

Die Verlagerungspolitik ist die bewusste Schweizer Strategie, Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern und die Belastung des Alpenraums zu begrenzen.

Vertakteter Verkehr

Vertakteter Verkehr ist Verkehr, der regelmässig nach Taktlogik fährt und damit das Netz stabilisiert. Für die Schweiz ist sein Vorrang politisch zentral, weil das Netz nicht aus Einzelangeboten, sondern aus aufeinander abgestimmten Verbindungen besteht.