

ABKOMMEN ÜBER DEN GÜTER- UND PERSONENVERKEHR AUF SCHIENE UND STRASSE: LANDVERKEHRSABKOMMEN



DARUM GEHT'S

Die Schweiz ist zentral auf der europäischen Nord-Süd-Achse. Mit dem neuen Landverkehrsabkommen (LandVA) würde der Vertrag von 1999 aktualisiert und mit institutionellen Elementen versehen. Erklärtes Ziel: Den Personen- und Güterverkehr auf Strassen und Schienen weiter aufeinander abstimmen, insbesondere den internationalen Schienenpersonenverkehr liberalisieren.

Orteten internationale Anbieter im Schweizer Taktfahrplan künftig Lücken, könnten sie darauf Ansprüche melden. Diese müssten von der Schweizer Trassenvergabestelle «diskriminierungsfrei» abgewickelt werden (dynamische EU-Rechtsübernahme). Von der Öffnung des Taktfahrplans soll der rein inländische Personen- und Güterverkehr nicht betroffen sein.

Für den Güterverkehr auf der Strasse sind folgende Ausnahmen von der EU-Praxis ausgehandelt worden: Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), Nacht- und Sonntagsfahrverbot, maximal 40 Töner, keine rein inländischen Transportverkehre ausländischer Unternehmer (Kabotageverbot). Zudem ist festgehalten, dass die Strassenkapazität für den Transitverkehr nicht erhöht werden dürfte.

Strategische Verlagerungsziele – mehr Güter sicher von der Strasse auf die Schiene bringen – werden im neuen LandVA nicht materialisiert. Bezüglich Sicherheit kann sich das Bundesamt für Verkehr (BAV) weiter bei der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) einbringen (Decision Shaping). Der Bundesrat sieht das Verhandlungsmandat als «vollständig erfüllt und in Teilen übertroffen».

GUT ZU WISSEN

Dem LandVA wird wie dem LuftVA und Stromabkommen ein Protokoll über **Staatliche Beihilfen** (siehe Glossar) beigelegt. Innerhalb von fünf Jahren müsste die Schweiz eine Beihilfeüberwachungsstelle installieren (Art. 4, Abs. 3). Diese hat eine beratende, kontrollierende und strafende Aufgabe und folgt dem EU-Beihilferecht. Subventionen oder staatliche Unterstützung, welche marktverzerrend wirken können, sind nicht erlaubt. «Aktuell sind keine Beihilfen zu Gunsten des Personen- und Güterverkehrs bekannt, die in den Geltungsbereich des LandVA fallen», steht in der Botschaft des Bundesrats (S. 517). Überhaupt soll der Service Public im Inland davon ausgenommen sei.

Service Public bedeutet hierzulande die staatlich gewährleistete Grundversorgung mit Mobilitätsdienstleistungen. Durch Züge, Busse, Postautos und Schiffe im **Taktfahrplan** sind urbane wie entlegene Zonen hochpräzise erreichbar. Der Service Public im nationalen Fern-, Regional- und Ortsverkehr bleibe uneingeschränkt Sache der Schweiz, wird im Erläuternden Bericht wie auch in der Botschaft des Bundesrats betont, der Taktfahrplan und Schweizer Trassenhoheit habe vor dem internationalen Schienenpersonenverkehr Vorrang.

POLITISCHE DEBATTE

Was würden private, ausländische «**Cheaptrains**» (Faktenblatt zum Paket Schweiz-EU) im schweizerischen Taktfahrplan längerfristig bewirken? Der Bund sieht in den Erläuterungen die Trassenhoheit keineswegs in Gefahr. Auch Mitglieder der Umweltallianz glauben laut Vernehmlassungsantworten, dass eine kontrollierte Öffnung die Systeme nicht stören würde. Anders Matthias Hartwich, Präsident der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und gebürtiger

Deutscher: «Die Deutsche Bahn ist dreissig Jahre bis an die Substanz gefahren, um Gewinne zu machen. Jetzt fliegt alles auseinander.» All die Liberalisierungsschritte hätten dazu geführt, dass Transporte auf die Strasse abgewandert seien (NZZ).

Welche **Strassengebühren** wären für den **alpenquerenden Transitverkehr** angepasst? Die LSVA für den internationalen Güterverkehr läge durchs neue Abkommen im «gewichteten Durchschnitt» bei CHF 325 für 300 Kilometer. Nach Pro Alps, früher Alpen-Initiative, entspricht der Betrag nicht der Kostenwahrheit (Vernehmlassungsantwort). Denn damit müsste die Verlagerung auf die Schiene mitfinanziert werden. Welche Art von Maut auch für einen zunehmenden Personentransitverkehr möglich wäre, ohne die Personenfreizügigkeit zu verletzen, darüber wird im Bundeshaus schon lange debattiert. Am 25. September 2025 beschliesst der Ständerat (einstimmig) die Einführung einer **Durchfahrtsabgabe** für ausländische Personenwagen «ohne wesentlichen Aufenthalt im Inland», am 19. März 2026 folgt der Nationalrat (173:13). Die Grünliberale Partei ist gegen eine Alpenmaut, weil diese die EU verärgern dürfte (Tagesanzeiger). Der ebenfalls kritische Bundesrat muss nun eine Umsetzung erarbeiten.

KONTEXT

→ Der **Taktfahrplan** der Schweizerischen Bundesbahnen SBB ist in der Komplexität weltweit einzigartig: Seit der Realisation 1982 wird er ständig weiterentwickelt und vernetzt die teils gebirgige Topografie hochpräzise

→ Die Stimmbürger:innen haben das «Bahnland Schweiz» mitaufgegleist: Am 27. September 1992 wird die Eidg. Volksabstimmung zum Bau der **Neuen Alpentransversale NEAT** mit 63,6 % Ja-Stimmen angenommen. Ziel des Jahrhundertprojekts: Güterverkehr auf Schiene bringen, Alpenraum schützen, europäische Nord-Süd-Transversale nachhaltig stärken. Am 20. Februar 1994 wird zudem die Eidg. Volksinitiative zum «**Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr**» mit 51,9 % Ja-Stimmen angenommen – gegen die Empfehlung des Bundesrats

→ Zur **NEAT** gehören drei Basistunnel: Lötschberg (Eröffnung 14. Juni 2007), Gotthard (Eröffnung 1. Juni 2016), Ceneri (Eröffnung 4. September 2020). **Kosten: 23 Milliarden CHF**

→ Wichtige Zubringer sind mit ihren **Infrastrukturausbauten** nicht bereit. Deutschland: «Der in einem Staatsvertrag mit Deutschland vereinbarte Ausbau der NEAT-Zufahrten zwischen Mannheim und Basel steht in weiter Ferne. Gemäss aktuellen Prognosen werden die letzten Elemente des Ausbaues erst um das Jahr 2040/41 fertiggestellt sein» (SVI). Italien: 148 Millionen CHF und 133 Millionen CHF erhielt Italien für die Simplon- und Luino-Linie unter der Bedingung, die NEAT-Zufahrt zu sichern. 2020 meldete man, die Aufgabe sei erledigt. Laut einem Fachingenieur ist die Brücke bei Porto Valtravaglia am Lago Maggiore in einsturzgefährdetem Zustand (20 Min.)

→ Verheerender **Unfall im Gotthard-Basistunnel** am 10. August 2023. Ursache: gebrochenes Rad durch thermische Überhitzung bei schwedischem Güterwagen. SBB Cargo zahlt als Güterzugbetreiberin 150 Millionen CHF

ERLÄUTERNDER BERICHT (Auszug)

2.5.1 ZUSAMMENFASSUNG (417/931)

Als Verkehrsknotenpunkt auf der Nord-Süd-Achse in Europa hat die Schweiz stark in eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur investiert und verfolgt eine strategische Politik der Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Der Zugang zum EU-Markt für den Strassen- und Schienenverkehr ist von Bedeutung für die Schweizer Wirtschaft und die Versorgung des Landes. Entsprechend wichtig ist es, dass die Schweizer Besonderheiten sowie der Zugang der Schweiz zum EU-Markt langfristig abgesichert werden. (...)

Im Zuge der Verhandlungen mit der EU wurde das LandVA in mehreren Punkten angepasst und ergänzt, um das Verhältnis zwischen der Schweiz und der EU im Verkehrsbereich zu stärken, weiterzuentwickeln und zukunftstauglich zu machen. Zum einen zielten die Verhandlungen darauf ab, die neuen institutionellen Elemente in das LandVA als eines der Binnenmarktabkommen aufzunehmen und Regeln über staatliche Beihilfen einzuführen. Zum anderen wurde das LandVA punktuell aktualisiert, insbesondere um Massnahmen zum Schutz des nationalen öffentlichen Verkehrs im Kontext der Öffnung des Markts für den internationalen Schienenpersonenverkehr festzulegen. Dazu wurden neue Ausnahmen für die

Schweiz im LandVA verankert und Präzisierungen vorgenommen. Die Einführung verschiedener wichtiger Ausnahmen sichert die Errungenschaften des Systems des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz (Service public). Es handelt sich insbesondere um den Vorrang des Schweizer Taktfahrplans, der Verpflichtung zur Tarifintegration für EU-Bahnunternehmen und der langfristigen Absicherung der Trassenreservierungen, einschliesslich des Güterverkehrs. Letzterer Punkt war nicht im Mandat aufgeführt.

Der Geltungsbereich und die Ziele des LandVA wurden nicht geändert, sondern nur präzisiert, und die bestehenden Ausnahmen (wie das Sonntags- und Nachtfahrverbot, das Verbot der Kabotage oder die Gewichtsgrenze von 40 Tonnen für den Schwerverkehr) wurden beibehalten. Zudem konnte die Schweiz weitere Ausnahmen aushandeln, insbesondere die rechtliche Absicherung der Schweizer Instrumente zur Trassenplanung und -sicherung. (...)

FAKTENBLATT (Auszug)

KONKRET

Zwei Berner Studentinnen planen schon länger, für einen Städtetrip nach München zu fahren. Fliegen kommt für sie nicht in Frage. Sie kaufen ein Ticket bei Cheaptrain, einem Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Deutschland, das seit kurzem die Strecke Bern-München anbietet. Der Zug fährt spät am Abend, da das Schweizer Schienennetz am Tag schon ausgelastet ist. So kommen sie zwar erst nach Mitternacht in München an, dafür ist die Reise günstig und auf dem Schweizer Streckenabschnitt gilt das Halbtax-Billet.

INSTITUTIONELLES PROTOKOLL (Auszug; in allen Abkommen gleich)

AUSLEGUNG UND ANWENDUNG DES ABKOMMENS

ARTIKEL 7

2. Die Rechtsakte der Union, auf die im Abkommen Bezug genommen wird, und die Bestimmungen des Abkommens, soweit ihre Anwendung unionsrechtliche Begriffe impliziert, werden gemäss der vor oder nach der Unterzeichnung des Abkommens ergangenen Rechtssprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union ausgelegt und angewandt.

ARTIKEL 10 Verfahren bei Auslegungs- oder Anwendungsschwierigkeiten

3. Wirft die Streitigkeit eine Frage betreffend die Auslegung oder Anwendung einer Bestimmung gemäss Artikel / Absatz 2 auf und ist die Auslegung dieser Bestimmung für die Streitbeilegung relevant und für seine Entscheidungsfindung notwendig, so legt das Schiedsgericht diese Frage dem Gerichtshof der Europäischen Union vor.

Wirft die Streitigkeit eine Frage betreffend die Auslegung oder Anwendung einer Bestimmung auf, die in den anwendungsbereich einer Ausnahme von der Verpflichtung zur dynamischen Anpassung gemäss Artikel 5 Absatz 7 fällt, und impliziert die Streitigkeit nicht die Auslegung oder Anwendung von unionsrechtlichen Begriffen, so entscheidet das Schiedsgericht die Streitigkeit, ohne den Gerichtshof der Europäischen Union anzurufen.

ÄNDERUNGSPROTOKOLL (Auszug)

PRÄAMBELN

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Bedeutung des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, das am 21. Juni 1999 in Luxemburg unterzeichnet wurde (im Folgenden «Abkommen»),

IN DEM WUNSCH, den Personen- und Güterverkehr auf Strasse und Schiene zwischen den Vertragsparteien im Geltungsbereich des Abkommens zu fördern,

IN ANERKENNUNG der politischen Massnahmen der Vertragsparteien zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene,

IN DEM WUNSCH, in Bezug auf den Eisenbahnverkehr ein Verkehrssystem von hoher Qualität aufrechtzuerhalten, das leistungsfähige, attraktive und zuverlässige Güter- und Personenverkehrsdienste erbringt, welche für die Bevölkerung und die Wirtschaft von grundlegender Bedeutung sind,

IN ANERKENNUNG der Notwendigkeit, das Recht von Eisenbahnunternehmen zur Durchführung grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrsdienste zu klären, einschliesslich des Rechts, Fahrgäste an jedem Bahnhof auf einer

grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch wenn diese Bahnhöfe im Gebiet der anderen Vertragspartei liegen,

IN ANERKENNUNG, dass abhängig von den geltenden Wettbewerbsregeln das anwendbare Unionsrecht nicht ausschliesst, dass internationale Gruppierungen grenzüberschreitende Verkehrsdienste erbringen, einschliesslich grenzüberschreitender Verkehrsdienste, die teilweise aus Diensten bestehen, die im Taktfahrplan operieren,

IM BEWUSSTSEIN der Bedeutung, die der Erleichterung der Schaffung neuer grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrsdienste und damit der Verbesserung grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen zwischen den Vertragsparteien zukommt, wobei sichergestellt werden muss, dass dies keine nachteiligen Auswirkungen für Fahrgäste im rein inländischen Verkehr in der Schweiz hat,

IM BEWUSSTSEIN der Vorteile für Fahrgäste, die sich aus der Öffnung des Marktes für die Erbringung grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrsdienste ergeben können, und daher der Bedeutung, die unter Berücksichtigung der Ausnahmeregelungen für die Schweiz der Sicherstellung des effektiven Zugangs zum Fahrweg und gleicher Bedingungen für die Erbringung solcher Dienste zukommt,

IN ANERKENNUNG der schweizerischen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und des Ziels, die Vereinbarkeit mit den Grundsätzen für die Erhebung von Gebühren für Strassenfahrzeuge in der Union sicherzustellen;

IN ANERKENNUNG der Vorteile einer engen Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union (ERA) auf der Grundlage von Artikel 75 der Verordnung (EU) 2016/796 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1),

SIND (DIE VERTRAGSPARTEIEN) WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

ARTIKEL 1 Änderung des Abkommens

(1) Artikel 2 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

2. Dieses Abkommen gilt für den grenzüberschreitenden Eisenbahngüter- und -personenverkehr sowie den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr. Es gilt nicht für die rein inländische Personenbeförderung auf der Schiene im Schweizer Fern-, Regional- und Nahverkehr. Es gilt nicht für Eisenbahnunternehmen, die ausschliesslich im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr auf eigenständigen örtlichen und regionalen Netzen für Verkehrsdienste auf Eisenbahninfrastrukturen oder auf Netzen tätig sind, die nur für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.

(2) In Artikel 3 Absatz 2 wird am Ende folgender Spiegelstrich angefügt:

– ‚grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr‘ ein Personenverkehrsdienst, bei dem der Zug die Grenze zwischen den Vertragsparteien überquert, einschliesslich des Rechts, Fahrgäste an jedem Bahnhof auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch wenn diese Bahnhöfe im Gebiet der anderen Vertragspartei liegen, sofern der Hauptzweck des Verkehrsdienstes die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen im Gebiet der einen Vertragspartei und Bahnhöfen im Gebiet der anderen Vertragspartei ist. (...)

(6) Artikel 24 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

1. Die im Gebiet einer Vertragspartei niedergelassenen Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen haben für das Erbringen von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten die Transitrechte und die Zugangsrechte zum Fahrweg im Gebiet der anderen Vertragspartei unter den Bedingungen des Unionsrechts, auf das in Anhang 1 Abschnitt 4 verwiesen wird.

(b) Folgender Absatz wird eingefügt:

1a. Zur Durchführung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten haben Eisenbahnunternehmen das Recht, Fahrgäste an jedem Bahnhof auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch wenn diese Bahnhöfe im Gebiet der gleichen Vertragspartei liegen, sofern der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen vom Gebiet einer Vertragspartei in das Gebiet der anderen Vertragspartei besteht. Auf Antrag der jeweils zuständigen Behörden oder der betroffenen Eisenbahnunternehmen bestimmt die zuständige Regulierungsstelle oder bestimmen die zuständigen Regulierungsstellen, ob der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen vom Gebiet einer Vertragspartei in das Gebiet der anderen Vertragspartei besteht.

(7) Folgender Artikel wird eingefügt:

ARTIKEL 24a

Als Ausnahmen im Sinne von Artikel 5 Absatz 7 des Institutionellen Protokolls gelten:

1. die Möglichkeit, Personenverkehrsunternehmen zu verpflichten, sich an der Tarifintegration im öffentlichen Verkehr zu beteiligen, das heisst, Fahrgästen, die die Netze verschiedener öffentlicher Verkehrsunternehmen benutzen, einen einzigen Beförderungsvertrag anzubieten, sofern die Unternehmen für die Preisfestlegung zuständig bleiben;

2. die Anwendung schweizerischer Instrumente zur Kapazitätsbewirtschaftung, die für festgelegte Verkehrsarten, einschliesslich des Güterverkehrs, des regionalen Personenverkehrs und des Personenfernverkehrs, die auch einem grenzüberschreitenden Zweck dienen können, eine Mindestanzahl an Zugtrassen pro Stunde ermöglichen. Solche Instrumente unterliegen dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung gemäss Artikel 1 Absatz 3 des Abkommens. Unternehmen, die

grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste in der Schweiz planen und betreiben, werden in den bestehenden schweizerischen Konsultationsverfahren im Rahmen der schweizerischen Instrumente zur Kapazitätsbewirtschaftung als interessierte Kreise behandelt;

3. die Möglichkeit, dem Personenverkehr gemäss dem Taktfahrplan, der für den Schienenverkehr im ganzen Gebiet der Schweiz anwendbar ist, Vorrang einzuräumen. Das Kriterium, auf das im ersten Unterabsatz verwiesen wird, wird auf nichtdiskriminierende Weise bei der Zuweisung von Zugtrassen an Unternehmen angewendet, die in Bezug auf die Verkehrsfrequenz vergleichbare Anträge für Zugtrassen einreichen. (...)

4. das Recht, in den Genehmigungen und Konzessionen, die Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen erteilt werden, nichtdiskriminierende Bestimmungen über Sozialstandards wie ort- und branchenspezifische Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Schweiz weinzuschliessen; (...)

(9) Folgender Artikel wird eingefügt:

ARTIKEL 32a Ausschluss von Erhöhungen der Strassenkapazität

Als Ausnahmen im Sinne von Artikel 5 Absatz 7 des Institutionellen Protokolls gelten die Errichtung neuer Infrastrukturen, die der Strassenverkehrssicherheit dienen, wie beispielsweise der Bau eines zweiten Strassentunnels am Gotthard, nicht als Erhöhung der Strassenkapazität und die Begrenzung der Strassenkapazität auf den derzeitigen Umfang nicht als einseitige mengenmässige Beschränkung.

(10) Artikel 40 erhält folgende Fassung:

ARTIKEL 40 Massnahmen seitens der Schweiz

1. Zur Erreichung der in Artikel 37 festgelegten Ziele und im Hinblick auf die in Artikel 7 Absatz 3 vorgesehenen Anhebungen der Gewichtsbegrenzung führt die Schweiz eine nichtdiskriminierende Gebührenregelung für Kraftfahrzeuge ein. Diese Gebührenregelung beruht insbesondere auf den Grundsätzen von Artikel 38 Absatz 1 sowie den in Anhang 10 festgelegten Anwendungsmodalitäten.

2. Die Gebühren sind nach Kategorien abgestuft, die auf den Fahrzeugemissionen beruhen. Auf Ersuchen der Schweiz entscheidet der Gemischte Ausschuss über eine Abstufung nach Kategorien, die vollständig oder teilweise auf dem Verbrauch beruhen.

3. Der gewichtete Durchschnitt der Gebühren beträgt für Fahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand gemäss Zulassungsschein nicht über 40 Tonnen liegt und die eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegen, nicht mehr als 325 SFR. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 SFR.

4. Ein Teil der in Absatz 3 erwähnten Gebühren kann aus Mauten für die Benutzung besonderer alpiner Infrastrukturen bestehen. Dieser Teil darf nicht mehr als 15 % der in Absatz 3 festgelegten Gebühren betragen.

5. Die in Absatz 3 erwähnten Gewichtungen werden entsprechend der Zahl der in der Schweiz je Kategorie verkehrenden Fahrzeuge ermittelt. Die Zahl der Fahrzeuge je Kategorie wird anhand von Zählungen ermittelt, die vom Gemischten Ausschuss geprüft werden. Der Ausschuss legt den gewichteten Durchschnitt auf der Grundlage von Untersuchungen fest, die alle zwei Jahre durchgeführt werden, um der Entwicklung des in der Schweiz verkehrenden Fahrzeugparks sowie der Entwicklung der Emissionen und des Verbrauchs Rechnung zu tragen.

PROTOKOLL ÜBER STAATLICHE BEIHILFEN (Auszug)

ARTIKEL 3 Staatliche Beihilfen

1. Soweit im Abkommen nicht etwas anderes bestimmt ist, sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln durch die Schweiz oder einen Mitgliedstaat der Union gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem ordnungsgemässen Funktionieren des Binnenmarkts unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen den Vertragsparteien im Geltungsbereich des Abkommens beeinträchtigen.

2. Mit dem ordnungsgemässen Funktionieren des Binnenmarkts vereinbar sind:

- (a) Beihilfen sozialer Art an einzelne Verbraucher, wenn sie ohne Diskriminierung nach der Herkunft der Waren gewährt werden;
- (b) Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige aussergewöhnliche Ereignisse entstanden sind;
- (c) Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen;

3. Als mit dem ordnungsgemässen Funktionieren des Binnenmarkts vereinbar können angesehen werden:

- (a) Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten, in denen die Lebenshaltung aussergewöhnlich niedrig ist oder eine erhebliche Unterbeschäftigung herrscht;
- (b) Beihilfen zur Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse oder von gemeinsamem Interesse der Vertragsparteien oder zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats der Union oder der Schweiz;
- (c) Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem Interesse der Vertragsparteien zuwiderläuft;
- (d) Beihilfen zur Förderung der Kultur und der Erhaltung des kulturellen Erbes, soweit sie die Handels- und Wettbewerbsbedingungen nicht in einem Mass beeinträchtigen, das dem Interesse der Vertragsparteien zuwiderläuft;

ARTIKEL 4 Überwachung

1. Für die Zwecke von Artikel 1 überwachen die Union, im Einklang mit der Verteilung von Zuständigkeiten zwischen der Union und ihren Mitgliedstaaten, und die Schweiz, im Einklang mit ihrer verfassungsmässigen Zuständigkeitsordnung, die Anwendung der Regeln für staatliche Beihilfen in ihrem jeweiligen Hoheitsgebiet gemäss diesem Protokoll.
2. Zur Umsetzung dieses Protokolls behält die Union ein Überwachungssystem für staatliche Beihilfen gemäss den Artikeln 93, 106, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union bei, ergänzt durch die Rechtsakte der Union im Bereich der staatlichen Beihilfen und die Rechtsakte der Union betreffend staatliche Beihilfen im Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, die in Anhang II Abschnitt A Ziffer 1 aufgeführt werden.
3. Zur Umsetzung dieses Protokolls richtet die Schweiz innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Protokolls ein System zur Überwachung staatlicher Beihilfen ein, das jederzeit ein Mass an Überwachung und Durchsetzung sicherstellt, das dem in der Union gemäss Absatz 2 angewendeten gleichwertig ist, und behält dieses System bei; das System umfasst Folgendes: (...)

FAZIT

Die **Liberalisierung des internationalen Schienenpersonenverkehrs** ist klar formuliert: «Künftig können EU-Bahnunternehmen eigenständig grenzüberschreitende Bahnverbindungen in die Schweiz betreiben» (Faktenblatt). Sie müssten für die Inlandstrecke das Schweizer Tarif- und Lohnsystem übernehmen. Wie viele Angestellte dann beispielsweise auf Schweizer Boden arbeiteten und wie deren Löhne berechnet und kontrolliert würden, bleibt vage.

Mehrfach, auch in den Präambeln, werden **Verlagerungsziele** erwähnt. Doch Strategien fehlen im Änderungsprotokoll. Die Experten SBB Cargo und SBB Cargo International sind im Vertragspaket nur am Rande erwähnt. Durch das neue LandVA könnte sich die Schweiz bei der **europäischen Eisenbahngesellschaft ERA** stärker einbringen – finanziell, beratend, personell. Möglich wäre «keine Vertretung der Schweiz ohne Stimmrecht im Verwaltungsrat» (Erläuternder Bericht). Doch die Empfehlungen müssten im EU-Raum auch politisch gewollt und umgesetzt werden. Nach dem Gotthard-Unglück formuliert die unabhängige **Sicherheitsuntersuchungskommission SUST** «drei Sicherheitsempfehlungen zu Handen der ERA» – ohne eine Stellungnahme zu erhalten (BAV-Chronologie). Am 9. Oktober 2025 verfügt das BAV schliesslich Massnahmen mit angepasster Umsetzungsfrist. Bereits am Folgetag reichen die grösste Wagenhalterin Europas, die VTG Rail Europe GmbH, und die MFD Rail GmbH beim Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde ein. Am 23. und 31. Dezember 2025 ereignen sich im deutschen Elze und Raubling weitere Güterzugsunfälle wegen Radbruchs (siehe auch [Rundschau vom 4. Februar 2026](#)).

Die **Strassenkapazität** im alpenquerenden Verkehr dürfte laut Vertrag nicht weiter ausgebaut werden. Pro Alps, frührer, **Alpeninitiative** schreibt in der Vernehmlassungsantwort: «Die völkerrechtliche Absicherung der Alpeninitiative bzw. dem Transitstrassenausbauverbot (**Bundesverfassung Art. 84, Abs. 3**) ist für uns zentral. Wir begrüssen die neue Formulierung im Art. 34a, dass <die Begrenzung der Strassenkapazität auf den derzeitigen Umfang nicht als einseitige mengenmässige Beschränkung> gilt.» Was passierte, wenn die Schweiz bei Annahme des Pakets Schweiz-EU die **Automaut für Transitreisende** durchziehen möchte, die das Parlament im März 2026 beschlossen hat? Der Bund antwortet darauf in den Medien ambivalent. Zu den weiteren Ausnahmen im LandVA gehörten: keine Gigaliner, 40 Töner müssten sich weiter ans Nacht- und Sonntagsfahrverbot halten. Zudem dürften ausländische Transportunternehmen auch künftig keine reinen Inlandtransporte durchführen (Kabotageverbot).

Europäische Verlagerungsziele, Sicherheitsstrategien und Verantwortlichkeiten im internationalen Schienengüterverkehr sind in den Verträgen kein Thema. Unter **Umweltmassnahmen** wird verstanden, das Schienennetz für internationale «Cheaptrains» wie European Sleeper oder Flixtrain zu öffnen. **Billigzüge statt Billigflüge?** Müssen dafür der ausgeklügelte Taktfahrplan und faire Service Public in der Schweiz geopfert werden? Günstige Reisemöglichkeiten der **SBB in Kooperation mit anderen Staatsbahnen** gibt es bereits und werden auch bleiben. Zudem ist Interrail für jedes Alter in ganz Europa weiter gültig.

Welche Auswirkung ein LandVA mit institutionellen Elementen in Zukunft haben könnte? Darauf weist Benjamim Giezendanner, Transportunternehmer und SVP-Nationalrat, in einem Referat hin: «Das Abkommen und das dynamisch übernommene EU-Recht entfalten ihre volle Wirkung erst nach der nächsten **Konzession der SBB** (ab 2029). Dann wird sich zeigen, was diese Verträge wirklich bedeuten. Denn parallel dazu entstehen im Rahmen des Programms **<Verkehr 2045>** neue Kapazitäten auf dem Schienennetz – zusätzliche Trassen, finanziert mit Milliarden aus der öffentlichen Hand.»

FRAGEN AN DEN BUNDESRAT

Wenn es ein Ziel des Pakets Schweiz-EU ist, Güter von der Strasse auf die Schiene zu bringen, weshalb ist die Strategie des Verlagerungsziels im Abkommen nicht materialisiert?

Monate vor Verhandlungsbeginn, am 10. August 2023, ereignet sich der Güterzugunfall im Gotthard-Basistunnel. Ursache: Thermischer Radriss bei einem schwedischen Güterwagen. Die Strecke ist monatelang unterbrochen. Der Schaden über 150 Millionen CHF zahlt SBB Cargo. Weshalb sind Sicherheit von EU-Güterzügen und Verantwortlichkeiten von Wagenhaltern kein Thema im neuen LandVA?

Weshalb ist/war SBB Cargo International nicht Teil des Mandats?

Der Schienenpersonenverkehr soll gefördert werden: Was passierte, wenn Anbieter wie Flixtrain im Schweizer Schweizer Taktfahrplan Restkapazitäten oder Lücken finden, Interesse anmeldeten – und nicht berücksichtigt würden? Wann dürfte sich ein solcher Anbieter «diskriminiert» fühlen? Und mit welchen Konsequenzen für die Schweiz?

Wenn das Beihilfeverbot im Schweizer Inlandverkehr gar nicht gilt: Weshalb braucht es dann ein Protokoll über staatliche Beihilfen zu diesem Abkommen, samt Pflicht der Schweiz, eine Überwachungsbehörde einzurichten, die die Vereinbarkeit der Schweizer Beihilfen mit dem EU-Markt kontrolliert?

April 2026, ear