

Luftverkehrsabkommen Schweiz–EU: Integration mit bereits heute spürbaren Folgen

Das Luftverkehrsabkommen gehört zu den Bilateralen I und ist seit 2002 in Kraft. Es hat der Schweizer Luftfahrt einen weitgehenden Zugang zum liberalisierten europäischen Luftverkehrsmarkt verschafft. Schweizer Fluggesellschaften können unter weitgehend gleichen Wettbewerbsbedingungen wie EU-Gesellschaften operieren. Gleichzeitig wurde die Schweiz in wesentlichen Bereichen in das europäische Luftfahrtrecht und das System der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) eingebunden.

Das bringt erhebliche Vorteile: einheitliche Sicherheitsstandards, gegenseitige Anerkennung, Marktzugang und weniger regulatorische Doppelspurigkeiten. Es bedeutet aber auch, dass die Schweiz **bereits unter dem heutigen Abkommen einen erheblichen Teil ihrer eigenständigen Regelung im Luftverkehr an die Entwicklung des EU-Luftfahrtrechts gekoppelt hat**. Das BAZL dokumentiert laufend, wie neue EU-Rechtsakte über Beschlüsse des Gemischten Luftverkehrsausschusses in das Abkommen übernommen werden. Noch im Juni 2026 genehmigte der Bundesrat die Übernahme verschiedener neuer EU-Erlasse zu Flug- und Luftsicherheit, Flugverkehrsmanagement und Wettbewerbsregeln. ([Bundesamt für Zivilluftfahrt](#))

Das Beispiel der Piloten über 60 Jahre

Hier wird diese regulatorische Verflechtung sehr anschaulich.

Die einschlägige EU-Verordnung 1178/2011 enthält in **FCL.065** ausdrücklich eine Altersbeschränkung. Ein Pilot im Alter von **60 bis 64 Jahren darf im gewerblichen Luftverkehr grundsätzlich nur noch als Mitglied einer Mehrpilotenbesatzung tätig sein**. Ab 65 Jahren darf ein Lizenzinhaber grundsätzlich überhaupt nicht mehr als Pilot im gewerblichen Luftverkehr tätig sein. Eine spezielle Ausnahme besteht inzwischen unter bestimmten Voraussetzungen für medizinische Hubschraubereinsätze. ([EUR-Lex](#))

Das bedeutet beispielsweise:

Ein 62-jähriger Pilot kann medizinisch vollständig flugtauglich sein und dennoch nicht mehr allein als Pilot eines Flugzeugs im gewerblichen Passagierverkehr eingesetzt werden.

Damit trifft Ihre Aussage den wesentlichen Punkt. Ich würde sie für unsere Plattform allerdings nicht mit «Piloten, die für private Firmen fliegen» formulieren, denn entscheidend ist nicht, ob das Unternehmen privat ist. Entscheidend ist, ob es sich um **gewerblichen Luftverkehr (Commercial Air Transport)** handelt und ob der Pilot allein oder in einer Mehrpilotenbesatzung fliegt.

Und noch wichtiger: **Ein medizinisches Tauglichkeitszeugnis hebt diese Altersgrenze nicht auf**. Es handelt sich um eine eigenständige lizenzrechtliche Einschränkung. ([EUR-Lex](#))

Warum dieses Beispiel politisch interessant ist

Gerade hier sollte unsere Analyse über die einzelne Pilotenregel hinausgehen.

Man kann durchaus sachlich für eine solche Altersgrenze argumentieren: Der gewerbliche Passagierverkehr verlangt besonders hohe Sicherheitsstandards; altersabhängige Risiken können statistisch anders beurteilt werden als die individuelle medizinische Flugtauglichkeit.

Die souveränitätspolitische Frage lautet jedoch anders:

Wer soll darüber entscheiden, ob ein medizinisch flugtauglicher Schweizer Pilot mit 62 Jahren in der Schweiz allein einen gewerblichen Passagierflug durchführen darf – die Schweiz oder letztlich das für den gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraum entwickelte Regelwerk?

Genau daran lässt sich zeigen, dass «Rechtsübernahme» keine abstrakte juristische Konstruktion ist. Sie kann bis zu sehr konkreten Berufs- und Betriebsvorschriften reichen.

Und das ist keineswegs erst ein Problem der Bilateralen III

Das halte ich für einen wichtigen Punkt unserer späteren Darstellung.

Man darf nicht den Eindruck erwecken, die Schweiz würde ihre regulatorische Eigenständigkeit im Luftverkehr **erst durch das neue Vertragspaket** einschränken.

Das geschieht in erheblichem Umfang bereits heute.

Das BAZL beschreibt selbst das Verfahren: Neue einschlägige EU-Bestimmungen werden vom Bundesrat genehmigt und anschliessend durch Beschluss des Gemischten Luftverkehrsausschusses in das bilaterale Abkommen übernommen. ([Bundesamt für Zivilluftfahrt](#))

Das Piloten-Beispiel ist deshalb geradezu ein **Fallbeispiel dafür, wie sektorielle Integration funktioniert**:

Marktzugang → gemeinsame Regeln → Übernahme europäischer Vorschriften → Einschränkung national abweichender Regelungsmöglichkeiten.

Was verändert sich nun mit den Bilateralen III?

Hier wird es politisch noch interessanter.

Das aktualisierte Luftverkehrsabkommen soll ausdrücklich den neuen **institutionellen Elementen** unterstellt werden. Dazu gehören dynamische Rechtsübernahme, einheitliche Auslegung, Überwachung und Streitbeilegung. Zusätzlich werden die Regeln über staatliche Beihilfen aktualisiert. ([Europäische Politik der Schweiz](#))

Der Bund begründet dies damit, dass das Luftverkehrsabkommen dadurch laufend aktuell gehalten und die Kohärenz der Regeln gewährleistet werden könne. ([Europäische Politik der Schweiz](#))

Das ist aus Sicht eines integrierten Luftverkehrsmarktes nachvollziehbar.

Souveränitätspolitisch lässt sich aber eine andere Lesart formulieren:

Was bisher bereits eine weitgehende faktische Anpassung an das EU-Luftfahrtrecht war, erhält nun einen dauerhafteren institutionellen Mechanismus.

Das ist meines Erachtens der entscheidende Punkt.

Die Schweiz behält auch künftig ihre innerstaatlichen Verfahren. Dynamische Rechtsübernahme bedeutet ausdrücklich **nicht automatische Rechtsübernahme**. Parlament und gegebenenfalls Volk behalten die Möglichkeit, eine Übernahme abzulehnen. Der Bund hebt dies ausdrücklich hervor. ([Europäische Politik der Schweiz](#))

Aber wie beim MRA stellt sich anschließend die zweite Frage:

Wie real ist diese Entscheidungsfreiheit, wenn die Schweiz gleichzeitig den gleichberechtigten Zugang zum europäischen Luftverkehrsmarkt erhalten will?

Die wirtschaftliche Gegenleistung

Man darf auch hier die andere Seite nicht unterschlagen.

Das Luftverkehrsabkommen hat für die Schweiz beträchtliche Vorteile. Schweizer Fluggesellschaften sind in den europäischen Luftverkehrsmarkt integriert. Einheitliche Zulassungs-, Sicherheits- und Betriebsstandards sind gerade in der internationalen Luftfahrt besonders sinnvoll.

Mit dem neuen Vertrag soll der Marktzugang sogar erweitert werden: Die Schweiz erhält den seit Langem angestrebten Austausch der sogenannten **8. und 9. Freiheit (Kabotage)**. Schweizer Fluggesellschaften könnten dadurch auch Verbindungen **innerhalb eines EU-Mitgliedstaates** anbieten; umgekehrt könnten EU-Fluggesellschaften Inlandflüge innerhalb der Schweiz durchführen. ([Europäische Politik der Schweiz](#))

Das ist wirtschaftlich eine zusätzliche Marktöffnung.

Aber auch diese ist nicht kostenlos:

Mehr Binnenmarktzugang bedeutet mehr gemeinsame Regeln.

Staatliche Beihilfen – ein zweiter kritischer Punkt

Dieser Bereich verdient später eine eigene Vertiefung.

Mit dem neuen Paket werden die Regeln über **staatliche Beihilfen** institutionell im Luftverkehrsabkommen verankert. Hintergrund ist die Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen: Ein Staat soll seine eigene Fluggesellschaft nicht beliebig gegenüber Konkurrenten bevorzugen können. ([Europäische Politik der Schweiz](#))

Das ist wettbewerbspolitisch verständlich.

Für die Schweiz stellt sich aber die Frage, **welchen Handlungsspielraum Bund, Kantone oder öffentliche Unternehmen künftig noch besitzen**, wenn beispielsweise ein Flughafen, eine Fluggesellschaft oder eine luftverkehrsbezogene Infrastruktur politisch unterstützt werden soll.

Hier würde ich allerdings nicht vorschnell behaupten, die Schweiz könne künftig «keine Subventionen mehr gewähren». Das wäre zu weitgehend. Entscheidend sind die konkrete Definition staatlicher Beihilfen, deren Zulässigkeit, Ausnahmen und die Überwachung.

Das Piloten-Beispiel als Kasten für Quo vadis Schweiz

Für unsere Website würde ich daraus einen optisch hervorgehobenen Praxisfall machen:

Was Rechtsübernahme konkret bedeuten kann

Ein Schweizer Pilot ist 62 Jahre alt, verfügt über eine gültige Lizenz und erfüllt die medizinischen Anforderungen.

Trotzdem darf er im gewerblichen Luftverkehr grundsätzlich nicht mehr allein als Pilot eingesetzt werden. Zwischen 60 und 64 Jahren ist dies grundsätzlich nur noch als Mitglied einer Mehrpilotenbesatzung zulässig; ab 65 Jahren ist die Tätigkeit als Pilot im gewerblichen Luftverkehr grundsätzlich ausgeschlossen.

Grundlage dafür ist nicht eine eigenständig entwickelte schweizerische Altersregelung, sondern das in den gemeinsamen Luftverkehrsraum übernommene europäische Luftfahrtrecht.

Die entscheidende Frage lautet deshalb nicht, ob die Vorschrift sicherheitspolitisch sinnvoll sein kann. Die Frage lautet: Wer soll solche Regeln für die Schweiz letztlich festlegen?

Das halte ich für wesentlich stärker als eine pauschale Kritik an «Brüssel», weil wir an einem **konkreten und überprüfbaren Sachverhalt** zeigen, was regulatorische Integration in der Praxis bedeutet.

Gesamtbeurteilung des Luftverkehrsabkommens

Ich würde das Luftverkehrsabkommen deshalb ähnlich wie das MRA beurteilen, allerdings mit einer noch stärkeren historischen Dimension:

Nutzen	Kritische Seite
Zugang zum europäischen Luftverkehrsmarkt	Übernahme wesentlicher Teile des EU-Luftfahrtrechts
Einheitliche Sicherheitsstandards	Verringerter nationaler regulatorischer Spielraum
Anerkennung von Zulassungen und Standards	Schweizer Besonderheiten sind schwieriger durchsetzbar
Beteiligung an europäischen Luftfahrtstrukturen	Schweiz wirkt mit, entscheidet EU-Recht aber nicht gleichberechtigt mit
Neue Kabotagerechte	Weitere Marktintegration
Einheitliche Wettbewerbsbedingungen	EU-orientierte Regeln über staatliche Beihilfen
Rechtssicherheit für Airlines	Institutionalisierung der dynamischen Rechtsübernahme

Damit ergibt sich eine interessante Erkenntnis für unsere gesamte Analyse der Bilateralen III:

Das Luftverkehrsabkommen zeigt bereits heute im Kleinen, wohin eine fortschreitende sektorielle Integration führen kann.

Die Schweiz bleibt formal souverän. Sie entscheidet über die Übernahme von Rechtsakten nach ihren Verfahren. Aber je tiefer ein Wirtschaftsbereich in den EU-Binnenmarkt integriert ist, desto schwieriger wird es praktisch, dauerhaft andere Regeln anzuwenden.

Das führt zu einer Grundfrage, die meines Erachtens über dem gesamten Kapitel **EU-Rahmenabkommen** auf *Quo vadis Schweiz* stehen könnte:

Wie viel eigenständige Entscheidungsfreiheit bleibt einem Staat, wenn er rechtlich Nein sagen kann, wirtschaftlich aber zunehmend darauf angewiesen ist, Ja zu sagen?

Genau diese Unterscheidung zwischen **formaler Souveränität und tatsächlichem politischem Handlungsspielraum** könnte zu einem roten Faden unserer Beurteilung von MRA, Luftverkehr, Landverkehr, Strom und weiteren Vertragsteilen werden.

Peter Ruckstuhl, 9. August 2026

Quellen:

https://www.bazl.admin.ch/de/luftverkehrsabkommen-mit-der-europaeischen-gemeinschaft?utm_source

https://eur-lex.europa.eu/legal-content/de/ALL/?uri=CELEX%3A02011R1178-20250501&utm_source

https://www.europa.eda.admin.ch/de/inhalt-paket-schweiz-eu?utm_source