

1. Landverkehr: Die Schweizer Verkehrspolitik unter europäischem Regelwerk

Das Landverkehrsabkommen von 1999 hat der Schweiz beträchtliche Vorteile gebracht. Schweizer Transportunternehmen erhielten Zugang zum EU-Markt; technische Normen sowie Zulassungs- und Sozialvorschriften wurden harmonisiert. Gleichzeitig akzeptierte die EU wichtige schweizerische Besonderheiten wie LSVA, Nacht- und Sonntagsfahrverbot und die schweizerische Verlagerungspolitik.

Mit den Bilateralen III erhält aber auch dieses Abkommen die neuen **institutionellen Elemente**. Das institutionelle Protokoll nennt ausdrücklich die Angleichung an relevante EU-Rechtsakte, einheitliche Auslegung, Überwachung und Streitbeilegung.

Das ist die erste kritische Dimension:

Die Schweiz sichert zwar wichtige verkehrspolitische Ausnahmen vertraglich ab, bindet die übrige Entwicklung ihres grenzüberschreitenden Landverkehrs aber stärker an die zukünftige EU-Rechtsentwicklung.

Die «Gigaliner» – ein gutes Beispiel für notwendige Präzision

In der politischen Diskussion wurde behauptet, die Schweiz müsse künftig möglicherweise 60-Tonnen-Lastwagen zulassen. Nach dem ausgehandelten Vertrag trifft dies **nicht zu**.

Die **40-Tonnen-Limite ist ausdrücklich abgesichert und von der dynamischen Rechtsübernahme ausgenommen**. Ebenfalls geschützt bleiben nach Angaben des Bundes insbesondere LSVA, Nacht- und Sonntagsfahrverbot, Kabotageverbot für EU-Unternehmen im Schweizer Binnenverkehr und die verfassungsmässige Verlagerungspolitik.

Das ist ein substantielles Verhandlungsergebnis zugunsten der Schweiz und sollte auf unserer Plattform auch so dargestellt werden.

Was ist mit zukünftigen EU-Verkehrsvorschriften, die nicht unter diese ausdrücklich abgesicherten Ausnahmen fallen?

Dort greift grundsätzlich der Mechanismus der dynamischen Rechtsübernahme.

Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs

Der internationale Schienenpersonenverkehr soll weiter geöffnet werden. Der Bundesrat erwartet zusätzliche grenzüberschreitende Angebote, betont aber gleichzeitig, die schweizerische ÖV-Qualität werde durch besondere Rahmenbedingungen geschützt.

Das kann für Reisende durchaus attraktiv sein: mehr internationale Direktverbindungen und Wettbewerb.

Aber es berührt die schweizerische ÖV-Architektur mit ihrem dichten Taktfahrplan, koordinierten Anschlüssen, Tarifverbund und der starken Rolle öffentlich finanzierter Verkehrsunternehmen. Gerade deshalb wird entscheidend sein, **wie weit europäische Marktöffnungsregeln langfristig auf das Schweizer System einwirken**.

Staatliche Beihilfen

Neu kommen zudem Regeln über staatliche Beihilfen hinzu. Der Bund betont, dass diese beim Landverkehr **nur den grenzüberschreitenden Bereich** betreffen; der inländische ÖV soll davon nicht erfasst werden.

Das ist wichtig. Trotzdem entsteht ein neues Prinzip:

Öffentliche Unterstützung eines grenzüberschreitend tätigen Verkehrsunternehmens wird nicht mehr ausschliesslich nach schweizerischen politischen Kriterien beurteilt, sondern zusätzlich nach den vereinbarten Beihilferegeln.

Fazit

Das Landverkehrsabkommen ist **kein Ausverkauf der Schweizer Verkehrspolitik**. Die zentralen Errungenschaften wurden bemerkenswert weitgehend abgesichert.

Aber gerade deshalb sollte man genauer hinschauen: **Ausnahmen werden schweizerisch garantiert; für den übrigen Bereich wird die regulatorische Anbindung an die EU institutionalisiert.**

Die langfristige Frage lautet daher:

Bleiben die heute ausgehandelten Schutzklauseln genügend stark, wenn sich die europäische Verkehrs-, Klima-, Wettbewerbs- und Mobilitätspolitik in den nächsten 20 Jahren wesentlich weiterentwickelt?

Peter Ruckstuhl, Stand 12.8.2026