



Faktenblatt, 13.03.2026

Landverkehr

Worum geht es?

Die Schweiz hat stark in eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur investiert und ist heute ein zentraler Verkehrsknotenpunkt auf der europäischen Nord-Süd-Achse. Mit ihrer Verlagerungspolitik verfolgt die Schweiz das strategische Ziel, möglichst viel Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Zudem ist die Beteiligung am Transportmarkt der EU auf Strasse und Schiene von Bedeutung für die Schweizer Wirtschaft und die Versorgung des Landes. Entsprechend wichtig ist es, dass die Schweizer Besonderheiten und Errungenschaften sowie die Beteiligung am EU-Transportmarkt langfristig abgesichert werden.

Diese Aspekte werden mit dem Landverkehrsabkommen mit der EU geregelt. Das Landverkehrsabkommen betrifft ausschliesslich den grenzüberschreitenden Personen- und den Güterverkehr, und das sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene. Der rein nationale Verkehr (Langstrecken-, Regional- und Ortsverkehr) ist nicht davon erfasst. Das Landverkehrsabkommen erlaubt es, die Verkehrspolitik mit der EU abzustimmen und definiert zum Beispiel gemeinsame technische Normen und Zulassungs- und Sozialvorschriften.

Das Landverkehrsabkommen sichert der Schweiz auch wichtige Ausnahmen wie das Sonntags- und Nachtfahrverbot für Lastwagen oder die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Letztere trägt zur Verlagerung von Strassentransporten auf die Schiene bei, wie in der Bundesverfassung verankert, und ist wichtig für die Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Grundzüge

Beihilferegeln

Der inländische öffentliche Verkehr («*Service public*») ist von den Beihilferegeln ausgenommen. Das heisst, die bewährte Finanzierung des inländischen öffentlichen Verkehrs bleibt unverändert (s. auch Faktenblatt *Staatliche Beihilfen*).

Bei der dynamischen Übernahme von EU-Recht im Anwendungsbereich des Landverkehrsabkommens sieht das Verhandlungsergebnis wichtige Ausnahmen in folgenden Bereichen vor:

Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs

Künftig können EU-Bahnunternehmen eigenständig grenzüberschreitende Bahnverbindungen in die Schweiz betreiben. Gleichzeitig können Schweizer Unternehmen eigenständig grenzüberschreitende Verbindungen ins Ausland anbieten. Die Öffnung erfolgt jedoch kontrolliert, damit wichtige Errungenschaften des Schweizer ÖV-Systems weiterhin geschützt sind:

- EU-Bahnunternehmen müssen für ihre Tätigkeiten auf den Streckenabschnitten in der Schweiz die hieszulande geltenden Lohn- und Arbeitsbedingungen einhalten.
- Der Vorrang des schweizerischen Taktfahrplans wurde abgesichert: EU-Bahnunternehmen können internationale Verbindungen in die Schweiz nur dann anbieten, wenn für den Schweizer Streckenteil Kapazitäten (Trassen) zur Verfügung stehen. Der nationale Taktverkehr der Personenzüge (Taktfahrplan) und der nationale Güterverkehr haben Vorrang, ihre Trassen sind abgesichert. Im Gegenzug können auch die EU-Mitgliedstaaten ihren Unternehmen auf ihren Netzen einen Vorrang einräumen, falls Schweizer Unternehmen eigenständige Angebote in die EU fahren wollen.

- Im jährlichen Fahrplanprozess wird bei der Zuteilung der Trassen-Restkapazitäten in der Schweiz der internationale Personenverkehr prioritär behandelt. Diese Priorisierung wird auf Gesetzesstufe festgehalten.
- Die Trassenvergabe bleibt in Schweizer Hand und die Kooperationen im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr (z.B. SBB mit DB, SNCF oder Trenitalia) sind weiterhin uneingeschränkt möglich.
- EU-Bahnunternehmen, die als Nebenzweck einer internationalen Verbindung auch Transporte auf Schweizer Streckenabschnitten durchführen (Kabotage), können zur Integration ins schweizerische Tarifsysteem verpflichtet werden. Sie müssen also zum Beispiel das GA und das Halbtax anerkennen.

Weitere Ausnahmen im öffentlichen Verkehr

- Für den Bahnverkehr konnten die Schweizer Instrumente zur Trassenplanung und -sicherung (Netznutzungskonzept/Netznutzungspläne) rechtlich abgesichert werden. Dabei handelt es sich um Planungsinstrumente, mit denen Trassen langfristig für nationale Bedürfnisse reserviert werden können. Damit ist sichergestellt, dass auch der Güterverkehr weiterhin über genügend gesicherte Trassen verfügt.
- Weiter konnte erreicht werden, dass die Schweiz grenzüberschreitende Angebote auf der Schiene nach wie vor direkt vergeben kann und damit, abweichend von den Regeln in der EU, keine öffentlichen Ausschreibungen gemacht werden müssen.

Grenzüberschreitender Strassenverkehr

Auch beim Strassenverkehr schützt das Verhandlungsergebnis eine Reihe von Elementen; sie sind von der dynamischen Rechtsübernahme ausgenommen:

- In der Schweiz sind weiterhin höchstens 40-Tonnen-Lastwagen zulässig. Das bliebe so, auch wenn in der EU sogenannte Giga-Liner (bis 60 Tonnen) zugelassen würden.
- Im gewerblichen Strassenverkehr dürfen im Ausland angemeldete Fahrzeuge weiterhin nur grenzüberschreitende Transporte von Personen und Gütern anbieten und nicht solche mit Start und Ziel in der Schweiz (Kabotageverbot).
- Das Nacht- und Sonntagsfahrverbot für Lastwagen bleibt.
- Die Umsetzung der Verfassungsbestimmung zur Alpeninitiative bleibt unberührt (kein Ausbau der Strassenkapazitäten durch die Alpen).
- Die EU akzeptiert die LSVA mit definierten höchstmöglichen Abgabesätzen. Überdies kann die Schweiz neu die LSVA weiterentwickeln, ohne dass dazu das Landverkehrsabkommen angepasst werden muss. Dadurch wird die Verlagerungspolitik gestärkt.

Die Änderungen am Landverkehrsabkommen lassen eine langfristig abgesicherte, vertiefte Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der Eisenbahnagentur der EU (ERA) zu. Entsprechend kann die Schweiz eine aktive Rolle bei der Mitgestaltung der europäischen Eisenbahnlandschaft wahrnehmen.

Umsetzung in der Schweiz

Der Bund erarbeitet eine Weisung, die sicherstellen soll, dass die Anbieterinnen und Anbieter von internationalem Schienenpersonenverkehr auf den Schweizer Streckenabschnitten die hiezulande geltenden Sozialstandards einhalten. Dabei werden die Gewerkschaften und Arbeitnehmerverbände des öffentlichen Verkehrs eng einbezogen. Die Grundsätze der Weisung zu den Sozialstandards sowie eine Delegation für die Weisung an das UVEK werden im Rahmen der Umsetzung des Pakets Schweiz–EU (Bilaterale III) auf Verordnungsstufe (Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung, VPB, SR 745.11) ausgeführt.

Die Weisung soll dem Bundesamt für Verkehr (BAV) bei der Prüfung von Konzessions- und Bewilligungsgesuchen als Massstab der Branchenüblichkeit der Sozialstandards dienen. Zu

den Vorgaben gehören u.a. die Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes und branchenüblicher Löhne sowie Sozial- und Versicherungsleistungen.

Für die Umsetzung der Änderungen am Landverkehrsabkommen sind gewisse Anpassungen des Eisenbahn- und des Personenbeförderungsgesetzes notwendig. Zum Beispiel erhält die Schweizer Regulierungsbehörde im Eisenbahnverkehr (RailCom) die Kompetenz, auf Antrag der Bestellbehörden (BAV und Kantone) oder eines betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens hin zu prüfen, ob der Hauptzweck eines grenzüberschreitenden Eisenbahnangebots eines EU-Bahnunternehmens wirklich im internationalen Verkehr von Passagieren liegt und nicht im nationalen Verkehr.

Bedeutung für die Schweiz

Mit dem Abkommen ist die für Schweizer Unternehmen wichtige Einbindung in den und die Beteiligung am EU-Transportmarkt auf der Strasse und der Schiene abgesichert. Der grenzüberschreitende Verkehr funktioniert nach einheitlichen Regeln und verläuft ohne Probleme.

Die vorgesehene Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs, wie sie die Verhandlungslösung vorsieht, erfolgt unter definierten Rahmenbedingungen, so dass die hohe Qualität des Schweizer ÖVs nicht negativ beeinträchtigt wird. Gleichzeitig wird mit der Öffnung eine Voraussetzung dafür geschaffen, dass die Kundinnen und Kunden von zusätzlichen Angeboten im grenzüberschreitenden Verkehr profitieren können.

Das Verhältnis der Schweiz und der EU im Landverkehr kann laufend weiterentwickelt und zukunftstauglich gemacht werden. Dabei bleiben wichtige Schweizer Errungenschaften im öffentlichen Verkehr und die verfassungsmässig verankerte Verlagerungspolitik nachhaltig abgesichert.

Konkret

- **Zusätzliche Bahnverbindungen:** 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-Billett.