



Faktenblatt 15. Dezember 2023

Landverkehr

Worum geht es?

Die Schweiz ist ein Verkehrsknotenpunkt und ein Nadelöhr auf der Nord-Süd-Achse in Europa und hat bereits sehr viel in eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur investiert. Und sie verfolgt mit der Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene ein strategisches Ziel. Entsprechend wichtig ist es, dass die Schweizer Besonderheiten und Errungenschaften im Landverkehr langfristig abgesichert werden.

Die Schweiz hat deshalb bereits heute ein Landverkehrsabkommen (LVA) mit der EU. Es betrifft den Personen- und den Güterverkehr, und das sowohl auf der Strasse wie auf der Schiene. Das LVA erlaubt es, die Verkehrspolitik mit der EU abzustimmen und definiert zum Beispiel gemeinsame technische Normen, Zulassungs- und Sozialvorschriften oder Transportvorschriften für gefährliche Güter.

Das LVA sichert für die Schweiz auch wichtige Ausnahmen wie das Sonntags- und Nachtfahrverbot für Lastwagen oder die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Mit dieser finanziert der Bund seine Bahninfrastruktur und trägt zur Verlagerung von Strassentransporten auf die Schiene bei.

Aufgrund der offenen institutionellen Fragen lässt die EU die Schweiz zurzeit nicht als gleichberechtigtes Mitglied bei der Eisenbahnagentur der EU (ERA) zu. Deshalb ist die Schweiz auf Übergangslösungen angewiesen. Ohne diese würde sich die Zulassung von Rollmaterial im grenzüberschreitenden Verkehr wesentlich erschweren und verteuern.

Das LVA ist ein Binnenmarktabkommen. Im Zuge der Vertiefung des bilateralen Weges ist vorgesehen, dass die offenen institutionellen Fragen in diesen Abkommen direkt geregelt werden.

Resultat der Sondierungsgespräche und Ausblick auf die Verhandlungen

Die Schweiz soll den internationalen Schienenpersonenverkehr öffnen. Das heisst, dass künftig auch ausländische Bahnunternehmen eigenständig Bahnverbindungen in die Schweiz anbieten können. Heute können sie dies nur in Kooperation mit den SBB. Es ist jedoch sichergestellt, dass ausländische Bahnunternehmen für ihre Tätigkeiten in der Schweiz auch die Schweizer Lohn- und Arbeitsbedingungen einhalten müssen. Auch der Taktfahrplan und die Tarifintegration (z.B. Anerkennung des GA oder Halbtax-Abo) im öffentlichen Verkehr sollen abgesichert werden.

Mit der Lösung der institutionellen Fragen soll die Schweiz Entwicklungen des EU-Rechts in Zukunft dynamisch übernehmen. Davon ausgenommen werden aber gemäss Sondierungsgesprächen die folgenden, für die Schweiz wichtigen, Ausnahmen:

- In der Schweiz sind weiterhin höchstens 40-tönnige Lastwagen zulässig.
- Im 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 Alpeninitiative wird abgesichert (kein Ausbau der Strassenkapazitäten durch die Alpen).

- Die EU akzeptiert die Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) mit definierten höchstmöglichen Abgabesätzen.

Gleichzeitig soll die Schweiz im Anwendungsbereich des Landverkehrsabkommens, d.h. im internationalen Verkehr die EU-Beihilferegeln übernehmen. Der rein nationale Verkehr («Service public») ist nicht davon betroffen.

Zudem wird die Übergangslösung der Zusammenarbeit mit der Eisenbahnagentur der EU (ERA) um ein Jahr verlängert.