



Landverkehr

September 2020

Das Landverkehrsabkommen von 1999 öffnet den Strassen- und Schienenverkehrsmarkt für den Transport von Personen und Gütern zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU). Gleichzeitig bildet es die vertragliche Grundlage für die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) im Jahr 2001. Die LSVA trägt zur Finanzierung der Bahninfrastruktur in der Schweiz bei und ist ein wichtiges Instrument zur Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene. Mit dem Landverkehrsabkommen hat die EU diese Verlagerungspolitik anerkannt.

Chronologie

- 2005–2017 Anpassungen der LSVA (2005, 2008, 2009, 2012, 2017)
- 01.06.2002 Inkrafttreten des Abkommens
- 21.05.2000 Genehmigung des Abkommens im Rahmen der Abstimmung zu den Bilateralen I durch das Volk (mit 67,2% Ja-Stimmen)
- 21.06.1999 Unterzeichnung des Abkommens (im Rahmen der Bilateralen I)

Stand der Dinge

Der in den 1980er und 1990er Jahren stark angestiegene alpenquerende Schwerverkehr konnte seit der Einführung der LSVA im Jahr 2001 reduziert werden. Die Inbetriebnahme der Neuen Eisenbahn-Alpen-transversale (NEAT) und die dazu gehörenden Bauten (z. B. Gotthard-Basistunnel) dürften zusätzlich Einfluss auf die Entwicklung der Anzahl alpenquerender Lastwagen haben.

Hintergrund

Im Bereich des Strassenverkehrs liberalisiert das Landverkehrsabkommen den gesamten Markt, d. h. sowohl den Personen- als auch den Gütertransport zwischen der Schweiz und den Mitgliedstaaten der EU. Auf Grundlage des Abkommens können Schweizer Transporteure auch Güter von einem EU-Staat in einen anderen befördern («grosse Kabotage»). Ausgenommen von der Marktöffnung ist einzig die sog. «kleine Kabotage» (Inlandtransporte ausländischer Unternehmen, z. B. von Paris nach Nizza oder von Bern nach Zürich). Auf internationalen Buslinien dürfen keine Passagiere auf Teilstrecken innerhalb der Schweiz befördert werden (Kabotageverbot).

Eisenbahnunternehmen profitieren im Bereich des Gütertransports vom verbesserten gegenseitigen Zugang zu den Schienennetzen. Dies kommt insbesondere den Transportunternehmen zugute, die internationale kombinierte Transporte durchführen (Lastwagen oder Container, die auf den Zug geladen

werden). Für den Transport mit eigentlichen Güterwagen muss eine internationale Gruppierung von mindestens zwei Unternehmen gebildet werden, um zusätzlich zum Transitrecht auch Zugangsrechte in den betreffenden Ländern der jeweiligen Gruppierung zu erhalten.

In ihrem Bestreben, das Bahnangebot zu verbessern, hat sich die Schweiz zum Bau der NEAT verpflichtet, während die EU in die Verbesserung des Nord- und Südan schlusses zur NEAT eingewilligt hat. Der Lötschberg-Basistunnel (35 km) wurde im Dezember 2007 in Betrieb genommen, die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (57 km) erfolgte im Dezember 2016. Mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels (15 km) im Dezember 2020 ist das Jahrhundertwerk NEAT finalisiert. Die Fahrzeiten für den Personenverkehr und die Kapazitäten für den Schienengüterverkehr haben sich mit der Inbetriebnahme der drei Tunnels deutlich verbessert.

Mit dem Landverkehrsabkommen hat die EU die schrittweise Einführung der LSVA akzeptiert und damit der schweizerischen Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene grundsätzlich zugestimmt. Sie dient dazu, die durch andere Leistungen oder Abgaben nicht gedeckten Wegekosten und die externen Kosten des Lastwagenverkehrs zu decken, welche dieser mit Schäden an Umwelt, Gesundheit etc. auslöst. Die Belastung durch die LSVA darf die vom Schwerverkehr verursachten Kosten nicht überstei-

gen. Die LSVA wird seit 2001 auf alle Lastwagen erhoben, die in der Schweiz verkehren. Sie wird gemäss Verursacherprinzip in Abhängigkeit der gefahrenen Strecke, des höchst zulässigen Gesamtgewichts der Fahrzeuge sowie der Schadstoff-Emissionen berechnet. Gemäss Landverkehrsabkommen darf eine Fahrt mit einem 40-Tonnen-Lastwagen für eine Fahrt von Grenze zu Grenze (Referenzstrecke Basel - Chiasso 300 km) im gewichteten Durchschnitt maximal 325 Franken betragen. Aufgrund der stetigen Erneuerung des Fahrzeugparks und der damit einhergehenden Reduktion der Schadstoffemissionen sinkt dieser Durchschnitt allerdings mit der Zeit. Deshalb kann der Gemischte Landverkehrsausschuss Schweiz–EU die Erhebungsmodalitäten der LSVA regelmässig anpassen. So beschloss der Gemischte Ausschuss im Juni 2016 beispielsweise, die Fahrzeuge der EURO-Norm III in die teuerste Abgabekategorie abzuklassieren und diejenigen der EURO-Norm IV und V der mittleren Abgabekategorie zuzuteilen.

Im Gegenzug zur Einführung der LSVA akzeptierte die Schweiz die schrittweise Erhöhung der Gewichtslimite für Lastwagen. Sie wurde von 2000 bis 2005 von 28 auf 40 Tonnen angehoben. Dies ist sowohl ökonomisch als auch ökologisch sinnvoll, da der Transport der gleichen Gütermenge weniger Lastwagenfahrten erfordert.

Inhalt

Das Abkommen funktioniert nach dem Prinzip der Gleichwertigkeit der Gesetzgebungen der Vertragsparteien (Äquivalenzprinzip), d. h. die Schweiz und die EU müssen nicht über identische Regeln verfügen. Es genügt, dass Wirkung und Tragweite ihrer Rechtsnormen einander entsprechen. So werden in der Schweiz auf Gesetzes- oder Verordnungsebene innerstaatliche Rechtsgrundlagen geschaffen, die anschliessend gemeinsam mit der EU auf ihre Gleichwertigkeit mit dem EU-Recht hin geprüft werden. Wenn die Vertragsparteien übereinstimmen, dass die schweizerische und die europäische Gesetzgebung gleichwertig sind, wird der entsprechende europäische Rechtsakt durch einen Beschluss des Gemischten Landverkehrsausschusses Schweiz–EU in den Anhang 1 des Abkommens aufgenommen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um EU-Rechtsakte, z. B. in den Bereichen der Interoperabilität und Sicherheit im Schienenverkehr, der Strassenverkehrsinfrastrukturen und der Strassentransporte. Die Harmonisierung des Schweizer Rechts mit demjenigen der EU in diesen Bereichen ist eine wichtige Voraus-

setzung für eine abgestimmte Verkehrspolitik, welche technische Hindernisse beseitigt und den Zugang von Schweizer Bahn- und Strassenverkehrsunternehmen zum europäischen Markt erleichtert.

Ziel des Landverkehrsabkommens ist es, vergleichbare Marktzugangs- und Wettbewerbsbedingungen für Strassen- und Schienentransportunternehmen aus der Schweiz und der EU zu schaffen. Zu diesem Zweck wurden auch die beruflichen Zulassungsnormen und die Sozialvorschriften für Lastwagenfahrer sowie die technischen Normen und die Gewichtslimiten von Lastwagen weitgehend harmonisiert. Durch die Einführung gemeinsamer Interoperabilitäts- und Sicherheitsbestimmungen hat auch eine technische Harmonisierung im Eisenbahnverkehr stattgefunden.

Bedeutung

Das Landverkehrsabkommen erlaubt die Umsetzung einer Verkehrspolitik, welche zwischen der Schweiz und der EU koordiniert ist. Ziel ist einerseits, den Anforderungen einer grösseren Mobilität und eines ständig zunehmenden Güterverkehrs gerecht zu werden. Dieses Ziel erreicht das Abkommen durch die teilweise Öffnung der Verkehrsmärkte (Liberalisierung). Andererseits gilt es, die Anliegen des Umweltschutzes zu berücksichtigen, insbesondere durch die Förderung des Schienenverkehrs und die Vermeidung von Umwegverkehr. Hierzu trägt nicht zuletzt die im Abkommen vorgesehene Entwicklung der alpenquerenden Eisenbahninfrastruktur mit dem Bau der NEAT bei.

Insgesamt wurden im Jahr 2019 37,8 Mio. Tonnen im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz transportiert. Im Vergleich zum Jahr 2018 wurden auf Strasse und Schiene weniger Güter durch die Alpen transportiert (-5%). Hauptursache für den Rückgang dürfte die abgeschwächte Konjunktur, insbesondere in Italien, sein. Der Marktanteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr bleibt unverändert bei 71%. Die Anzahl der Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen sank auf 898'000. Das sind rund 500'000 Lastwagenfahrten weniger als im Jahr 2000, als mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der schrittweisen Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen neue Rahmenbedingungen geschaffen wurden. Der Gotthard bleibt mit einem Anteil von 72% vor dem San Bernardino und dem Simplon der mit Abstand wichtigste Strassenübergang.

Das Verlagerungsziel von 650'000 Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen hätte bis zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels erreicht werden sollen (2018). Mit den 898'000 Lastwagenfahrten liegt der Wert also somit noch 248'000 Fahrten über dem Zielwert. Um diesem Ziel näher zu kommen, wollen Bundesrat und Parlament die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit verschiedenen Massnahmen weiter stärken.

Die Nettoeinnahmen aus der LSVA haben sich von 2006 bis 2019 wie folgt entwickelt:

Jahr	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Mio. CHF	1306	1336	1441	1452	1490	1555	1529
Jahr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Mio. CHF	1517	1493	1457	1450	1627	1603	1590

Ungefähr ein Viertel dieser Einnahmen stammt von ausländischen Transporteuren. Die Einnahmen gehen zu zwei Dritteln an den Bund und zu einem Drittel an die Kantone. Der Bundesanteil wird einem Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs zugeführt (NEAT, Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz, Lärmschutzmassnahmen usw.).

Link zum PDF

www.eda.admin.ch/europa/landverkehr

Weitere Informationen

Bundesamt für Verkehr BAV

Tel. +41 58 462 57 11, info@bav.admin.ch, www.bav.admin.ch

Direktion für europäische Angelegenheiten DEA

Tel. +41 58 462 22 22, europa@eda.admin.ch

www.eda.admin.ch/europa