



Landverkehr

Juni 2022

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

- 2005–2021 Anpassungen der LSVA (2005, 2008, 2009, 2012, 2017, 2021)
- 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 auf der Strasse konnte seit der Einführung der LSVA im Jahr 2001 reduziert werden. Die Inbetriebnahme der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (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 Unter-

nehmen gebildet werden, um zusätzlich zum Transitrecht auch Zugangsrechte in den betreffenden Ländern der jeweiligen Gruppierung zu erhalten. Anders als in der EU hat die Schweiz im Bereich des Schienenverkehrs nur den Gütertransportmarkt geöffnet. Eisenbahnunternehmen aus der EU können den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr (z. B. auch Nachtzüge) nicht alleine, sondern lediglich in Kooperation mit einem Schweizer Bahnunternehmen anbieten.

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 Südanschlusses zur NEAT eingewilligt hat. Der Lötschberg-Basistunnel (35 km) wurde im Dezember 2007 in Betrieb genommen, der Gotthard-Basistunnel (57 km) 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 übersteigen. Die LSVA wird seit 2001 auf alle Lastwagen über 3,5 Tonnen 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 passt der Gemischte Landverkehrsausschuss Schweiz-EU die Erhebungsmodalitäten der LSVA regelmässig an. So wurden ältere Lastwagen der Kategorie Euro IV und Euro V auf Juni 2021 von der mittleren in die teuerste LSVA-Kategorie abzuklassiert.

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 Äquivalenzprinzip, d. h. die Schweiz und die EU müssen nicht über identische Regeln verfügen. Es genügt, dass Wirkung und Tragweite ihrer Rechtsnormen einander entsprechen. Neue geschaffene Rechtsgrundlagen in der Schweiz werden gemeinsam mit der EU auf ihre Gleichwertigkeit mit dem EU-Recht hin geprüft. Hiernach wird der entsprechende EU-Rechtsakt durch Beschluss des Gemischten Landverkehrsausschusses in Anhang 1 des Abkommens aufgenommen. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um EU-Rechtsakte in den Bereichen der Interoperabilität und Sicherheit im Schienenverkehr, der Strassenverkehrsinfrastrukturen und Strassentransporte.

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 Sicher-

heitsbestimmungen hat auch eine technische Harmonisierung im Eisenbahnverkehr stattgefunden. Die Harmonisierung des Schweizer Rechts mit demjenigen der EU ist eine wichtige Voraussetzung für eine abgestimmte Verkehrspolitik, welche technische Hindernisse beseitigt und so einen reibungslosen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr und den Zugang von Schweizer Strassenverkehrsunternehmen zum europäischen Markt ermöglicht.

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. Dies 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 der Verlagerung, sowie die Vermeidung von Umwegverkehr. Hierzu trägt nicht zuletzt die im Abkommen festgehaltene Entwicklung der alpenquerenden Eisenbahninfrastruktur mit dem Bau der NEAT bei.

Die auf Strasse und Schiene durch die Schweizer Alpen transportierte Gütermenge ist im Zeitraum zwischen 2018 und 2020 von 39.6 Mio. Tonnen auf 34.8 Mio. Tonnen gesunken (-12%). Hauptursache für den Rückgang dürfte die abgeschwächte Konjunktur aufgrund der Covid-Pandemie gewesen sein. Der deutlich grösste Teil des alpenquerenden Verkehrs durch die Schweiz ist mit knapp 85% der Transitverkehr. Der Binnenverkehr macht demgegenüber 11% aus, der Anteil der Import- und Exportverkehre betrug 2019 lediglich 5%. Der Marktanteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr betrug anfangs 2021 fast 74%, was im Alpenraum ein einmalig hoher Wert ist.

Die Anzahl der Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen sank 2020 auf 862'000 (Rückgang um 8% gegenüber 2018 bzw. um 38% gegenüber 2000). Das sind rund 500'000 Lastwagenfahrten weniger als im Jahr 2000, als mit der LSVA und der schrittweisen Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen neue Rahmenbedingungen geschaffen wurden. Trotzdem liegt der Wert noch immer deutlich über dem Verlagerungsziel von 650'000 Lastwagenfahrten durch die Schweizer Alpen pro Jahr. Der Gotthard bleibt mit einem Anteil von 72% vor dem San Bernardino und dem Simplon der mit Abstand wichtigste Strassenübergang.

Die Nettoeinnahmen aus der LSVA belaufen sich auf rund 1,4-1,6 Mrd. CHF jährlich. 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 Bund verwendet seinen Anteil an den Einnahmen primär für die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Die Kantone erhalten ein Drittel der Einnahmen und finanzieren damit Verkehrsprojekte.

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

Abteilung Europa AE

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

www.eda.admin.ch/europa