



Faktenblatt, 20. Dezember 2024

## 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. Sie verfolgt mit der Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene ein strategisches Ziel. Zudem ist der Zugang zum 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 der Zugang zum EU-Markt 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 für die Schweiz auch wichtige Ausnahmen wie das Sonntags- und Nachtfahrverbot für Lastwagen oder die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Diese trägt zur Verlagerung von Strassentransporten auf die Schiene bei wie in der Verfassung verankert und ist wichtig für die Finanzierung der Bahninfrastruktur.

Aufgrund der offenen institutionellen Fragen lässt die EU zurzeit keine langfristig abgesicherte, vertiefte Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der Eisenbahnagentur der EU (ERA) zu. Eine solche Zusammenarbeit hat zum Ziel, die Zulassung von Rollmaterial im grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern.

### Verhandlungsergebnis

Das Verhandlungsergebnis basiert auf dem Verhandlungsmandat des Bundesrats und hält dessen Vorgaben ein. Die Schweiz konnte in den Verhandlungen darüber hinaus einige zusätzliche Punkte erzielen. Insbesondere konnten die Schweizer Instrumente zur Trassenplanung und -sicherung (Netznutzungskonzept / Netznutzungspläne) gegenüber der EU rechtlich abgesichert werden. Zudem konnte erreicht werden, dass die Schweiz bestellte, grenzüberschreitende Angebote auf der Schiene auf Schweizer Boden nach wie vor direkt vergeben kann und damit keine öffentlichen Ausschreibungen gemacht werden müssen, wie dies in der EU ab 2025 verpflichtend der Fall sein wird.

Gemäss Verhandlungsergebnis übernimmt die Schweiz beim grenzüberschreitenden Landverkehr die EU-Beihilferegeln. Doch der inländische öffentliche Verkehr («Service Public») ist von den Beihilferegeln ausgenommen.

Bei der dynamischen Übernahme von EU-Recht sieht das Verhandlungsergebnis wichtige Ausnahmen vor. So ist die Schweiz bereit, den internationalen Schienenpersonenverkehr kontrolliert zu öffnen. Das heisst, dass künftig ausländische Bahnunternehmen eigenständig grenzüberschreitende Bahnverbindungen in die Schweiz anbieten können, sofern sie dafür eine freie Trasse finden. Gleichzeitig können Schweizer Unternehmen eigenständig grenzüberschreitende Verbindungen ins Ausland anbieten. Im Rahmen der Verhandlungen

wurde sichergestellt, dass ausländische Bahnunternehmen für ihre Tätigkeiten auf den Streckenabschnitten in der Schweiz die Schweizer Lohn- und Arbeitsbedingungen einhalten müssen.

Auch der Vorrang des Taktfahrplans des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz wurde bei der Trassenvergabe gegenüber der EU abgesichert: Ausländische Bahnunternehmen können internationale Verbindungen in die Schweiz nur dann anbieten, wenn für den Schweizer Streckenteil Fahrmöglichkeiten (Trassen) ausserhalb der gesicherten Trassen für den nationalen Taktverkehr der Personenzüge und für den Güterverkehr zur Verfügung stehen. Im Gegenzug können die EU-Mitgliedstaaten ihren Unternehmen auf ihren Netzen aus solchen Gründen einen Vorrang einräumen.

Im jährlichen Fahrplanprozess wird bei der Zuteilung der Trassen-Restkapazitäten in der Schweiz der internationale Personenverkehr prioritär behandelt. Damit möchte man den internationalen Schienenpersonenverkehr fördern, was die Anbindung ans Ausland verbessern sollte. Die Trassenvergabe bleibt in Schweizer Hand und die Kooperationen im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr (z.B. SBB mit DB, SNCF oder Trenitalia) sind weiterhin möglich.

Weiter können auch ausländische Bahnunternehmen zur Tarifintegration verpflichtet werden. Diese Schweizer Eigenheit vereinfacht den Ticketkauf für Kunden und Kundinnen in der Schweiz erheblich. Wenn ausländische Bahnunternehmen Passagiere mit Start und Ziel in der Schweiz befördern, müssen sie sich ans schweizerische Tarifsysteem halten (d. h. unter anderem Anerkennung von GA und Halbtax).

Beim grenzüberschreitenden Strassenverkehr schützt das Verhandlungsergebnis die folgenden Ausnahmen:

- In der Schweiz sind weiterhin höchstens 40-Tonnen-Lastwagen zulässig.
- 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 Alpeninitiative wird gestützt (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.

Ausserdem wurde vereinbart, dass die Zusammenarbeit mit der Eisenbahnagentur der EU (ERA) in Zukunft vertieft werden kann, ohne dass die ERA für den Bahnverkehr in der Schweiz zuständig wird.

## **Die Verhandlungsziele wurden erreicht.**

### **Bedeutung für die Schweiz**

Das Verhandlungsergebnis ermöglicht es, die Schweizer Errungenschaften im öffentlichen Verkehr und in der Verlagerungspolitik nachhaltig abzusichern und das Verhältnis Schweiz-EU im Landverkehr laufend weiterzuentwickeln und zukunftstauglich zu machen. Der wichtige Zugang zum EU-Markt ist für Schweizer Unternehmen damit auf der Strasse und der Schiene abgesichert.

Die kontrollierte Öffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs erfolgt unter definierten Rahmenbedingungen, so dass die hohe Qualität des Schweizer öV-System 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.