



# Landverkehr

Juli 2019

**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 stabilisiert und sogar leicht 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 in der Schweiz und in den 28 Mitgliedstaaten der EU. Auf Grundlage des Abkommens können Schweizer Transporteure 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).

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 durch eigentliche 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 Südanschlusses zur NEAT eingewilligt hat. Der Lötschberg-Basistunnel wurde im Dezember 2007 in Betrieb genommen, während die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels im Dezember 2016 erfolgt ist. Die Fahrzeiten für den Personenverkehr und die Kapazitäten für den Schienengüterverkehr haben sich mit der Inbetriebnahme der beiden 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. Die LSVA wird seit 2001 auf alle Lastwagen erhoben, die in der Schweiz verkehren. Sie wird gemäss Verursacherprinzip in Abhängigkeit der gefahrenen Strecke, des Gesamtgewichts der Fahrzeuge sowie der Schadstoff-Emissionen berechnet. Ab dem 1. Januar 2008 wurden die LSVA-Tarife erhöht. Mit dieser Anpassung betrug die Höhe der Abgabe durchschnittlich 325 CHF für die Fahrt eines 40-Tonnen-Lastwagens über eine Distanz von 300 Kilometern (z. B. Basel–Chiasso). Aufgrund der stetigen Erneuerung des Fahrzeugparks und der damit einhergehenden Reduktion der Schadstoffemissionen sinkt dieser Durchschnitt allerdings mit der Zeit. Deshalb kann der Gemischte Ausschuss die Erhebungsmodalitäten der LSVA regelmässig anpassen. So beschloss der Gemischte Ausschuss im Juni 2016 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 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 Voraussetzung 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 2017 39,6 Mio. Tonnen im alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz transportiert. Dies sind rund 2% mehr als im Vorjahr. Das Wachstum wurde auf der Schiene abgewickelt. Nachdem diese im Vorjahr wegen der Streckensperrungen bei Rastatt (D) und Luino (I) einen massiven Einbruch erlitten hatte, konnte sie 2018 wieder zulegen. Der Marktanteil der Bahn im alpenquerenden Güterverkehr stieg im Vergleich zum Vorjahr von 70% auf 71% leicht an. Mit 941'000 Lastwagenfahrten sank die Anzahl der schweren Güterfahrzeuge durch die Schweizer Alpen rund ein Drittel unter dem Wert von 2000, als mit der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) und der schrittweisen Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen neue Rahmenbedingungen geschaffen wurden. Die Anzahl der Fahrten ging stärker zurück (-1.4%) als die Menge der auf der Strasse transportierten Güter (-0.2%). Dies ist auf die bessere Auslastung der Lastwagen zurückzuführen. Von den vier schweizerischen Strassenübergängen sind der Gotthard und der San Bernardino weiterhin die zwei wichtigsten Verbindungen. Dennoch: Der gesetzliche Zielwert für das Jahr 2018 (650'000 Lastwagenfahrten) konnte nicht erreicht werden.

Die Nettoeinnahmen aus der LSVA haben sich von 2005 bis 2018 wie folgt entwickelt:

Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Mio. CHF	1231	1306	1336	1441	1452	1490	1555
Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mio. CHF	1529	1517	1493	1457	1450	1627	1603*

\*Prognose

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](http://www.eda.admin.ch/europa/landverkehr)

**Weitere Informationen**

Bundesamt für Verkehr BAV  
Tel. +41 58 462 57 11, [info@bav.admin.ch](mailto:info@bav.admin.ch), [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)

Direktion für europäische Angelegenheiten DEA  
Tel. +41 58 462 22 22, [europa@eda.admin.ch](mailto:europa@eda.admin.ch)  
[www.eda.admin.ch/europa](http://www.eda.admin.ch/europa)