

Medienmitteilung, 3. Mai 2018

---

## ASTAG und VöV lehnen eine Lockerung des Kabotage-Verbotes im Güter- und im Personenverkehr ab

**Eine Lockerung des geltenden Kabotageverbots in der Schweiz wäre für das gesamte CH-Transportgewerbe auf Strasse und Schiene existenzbedrohend. Zudem muss mit fatalen negativen Auswirkungen auf Umwelt und Verlagerungspolitik gerechnet werden, wie eine Studie im Auftrag von ASTAG und VöV klar aufzeigt. In den kommenden Verhandlungen mit der EU über ein Rahmenabkommen darf deshalb am Kabotageverbot nicht gerüttelt werden.**

Das Verbot von sogenannten Kabotagefahrten zwischen zwei Punkten innerhalb der Schweiz mit ausländischen Fahrzeugen ist für das gesamte CH-Transportgewerbe auf Strasse und Schiene unverzichtbar wichtig. Bei einer Lockerung der geltenden Bestimmungen muss mit einer massiven Zunahme von ausländischen Lastwagen gerechnet werden, die das Schweizer Transportgewerbe mittels Lohn- und Sozialdumping in den Ruin treiben.

Vor den anstehenden Verhandlungen mit der EU über ein Rahmenabkommen haben der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG und der Verband öffentlicher Verkehr VöV daher die Bedeutung des Kabotageverbots im Detail untersuchen lassen. In einer externen Studie der Firma Ecoplan wurden die Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft überprüft, wenn die aktuellen gesetzlichen Bestimmungen (vgl. Kasten) gelockert werden. Die wichtigsten Resultate sind:

- Die Transportleistung von Fahrzeugen, die in der Schweiz immatrikuliert sind, würde gemäss Ecoplan im Strassengüterverkehr um bis 12 Prozent, im internationalen Linienverkehr der Bahn um 6 Prozent und in der Reisebusbranche um 30 Prozent zurückgehen.
- Umgekehrt würde die Zahl von ausländischen Fahrzeugen stark ansteigen – was insgesamt zu einer Zunahme der Gesamtverkehrsmenge auf den Schweizer Strassen führen würde.
- Eine direkte Folge davon wäre ein starker Druck auf die Löhne und die Beschäftigung sowohl im Güter- wie auch im Personenverkehr. Die Berechnungen in der Studie ergäben dabei über 5'000 Stellen, die in der Schweiz gefährdet wären.
- Neben dem Staatshaushalt, der weniger einnehmen würde (Motorfahrzeug- und Mineralölsteuer), aber mehr ausgeben müsste (höherer Abgeltungsbedarf für die Finanzierung des gleichen Angebots im Schienenpersonenverkehr), wäre auch die Umwelt negativ betroffen: Die Studie prognostiziert eine Zunahme des Strassengüterverkehrs und eine Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Strasse sowie eine Zunahme dieses Effektes durch die Erhöhung der Anzahl Stautunden mit einer höheren Umweltbelastung.

Eine Lockerung des Kabotage-Verbotes hätte also insgesamt gravierende Nachteile für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt sowie das Transportgewerbe auf Schiene und Strasse. Gleichzeitig droht die Verlagerungspolitik als wichtiges Ziel der Schweizer Verkehrspolitik richtiggehend torpediert zu werden. «Der Effekt wäre eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Strasse, was zu einer grösseren Umweltbelastung und mehr Staus führte», sagte VöV-Direktor Ueli Stückelberger. Für ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz ist klar: «Eine Lockerung des Kabotageverbots ist der Tod des Schweizer Transportgewerbes auf der Strasse und auf der Schiene!»

Die ASTAG und der VöV fordern den Bundesrat deshalb auf, das Kabotageverbot gegenüber der EU zu verteidigen. Im Interesse des gesamten Transportgewerbes sowie von Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft darf es keine Aufweichung geben.

---

#### Für weitere Auskünfte

Dr. André Kirchhofer, Vizedirektor ASTAG | 031 370 85 21

Roger Baumann, Kommunikation VöV | 031 359 23 15

Die Studie (in Deutsch) finden Sie unter: [www.voev.ch/kabotage-studie](http://www.voev.ch/kabotage-studie)  
[www.astag.ch/aktuell/kabotagestudie](http://www.astag.ch/aktuell/kabotagestudie)

### Heutige Regelung der Kabotage in der Schweiz

Unter dem Begriff Kabotage versteht man die Erbringung von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein nicht in diesem Land immatrikuliertes Fahrzeug (ausländisches Fahrzeug). Es wird zwischen der grossen und der kleinen Kabotage unterschieden:

- Die **grosse** Kabotage umfasst den Transport zwischen zwei EU-Mitgliedstaaten oder der Schweiz und einem EU-Mitgliedstaat durch ein in einem dritten Staat zugelassenes Fahrzeug.
- Unter der **kleinen** Kabotage versteht man das Erbringen von Transporten im Binnenverkehr durch ein im Ausland immatrikuliertes Fahrzeug.

In der Schweiz findet sich die Regelung der Kabotage bzw. die gesetzlichen Voraussetzungen, welche den Transport von Personen oder Gütern in der Schweiz durch ausländische Transportunternehmen betreffen, primär im so genannten «Landverkehrsabkommen».

Die Schweiz hat im Jahr 2005 im Rahmen des Landverkehrsabkommens mit der EU das Verbot der grossen Kabotage im Güterverkehr aufgehoben. Gütertransporte zwischen den Mitgliedsländern der Europäischen Union sowie auch zwischen diesen und der Schweiz, sind sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene gestattet. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr ist Schweizer Unternehmen die grosse Kabotage, das heisst die Personenbeförderung **zwischen** Mitgliedsländern der Europäischen Union, nicht gestattet.

Die kleine Kabotage, also die Beförderung von Gütern und Personen **innerhalb der Schweiz** durch einen ausländischen Transporteur, ist nach dem Landverkehrsabkommen hingegen nicht zulässig. Binnenfahrten im Güter- und Personenverkehr in der Schweiz sind daher gemäss dem Landesabkommen mit der EU nur mit in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeugen erlaubt.