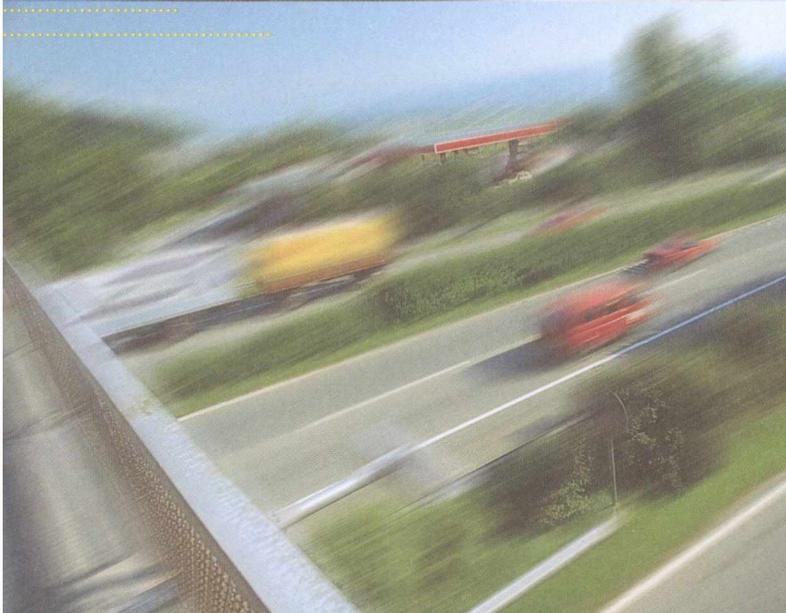


Die bilateralen Verträge zwischen der Schweiz und der EU

Die Dossiers
Landverkehr und
Luftverkehr



INHALT

.....	Seite 3
Vorwort	
>>1	Seite 4
Das bilaterale Vertragspaket	
>>2	Seite 8
Das Landverkehrsabkommen	
.....	Seite 22
Fragen und Antworten	
>>3	Seite 24
Das Luftverkehrsabkommen	
.....	Seite 32
Fragen und Antworten	
>>4	Seite 34
Publikationen	

Vorwort von Bundesrat Moritz Leuenberger

Die Schweiz hat mit der Europäischen Union sieben bilaterale Abkommen abgeschlossen. Sie eröffnen besonders den jungen Schweizerinnen und Schweizern neue Ausbildungs- und Berufsperspektiven. Die Kontakte zwischen der Schweiz und der EU werden auf allen Ebenen vertieft: politisch, wirtschaftlich, kulturell, gesellschaftlich.

Die sieben Abkommen sind weit mehr als die Summe ihrer Einzelteile – denn sie stellen unsere Beziehungen zur EU auf eine neue, gesicherte institutionelle Grundlage. Fast dreissig Jahre nach dem Freihandelsabkommen ist dieses neue Vertragswerk für unser Land von grosser Bedeutung. Es ist ein eigenständiger Akt und lässt uns alle Freiheiten, wie wir unser Verhältnis zur EU weiter ausgestalten wollen.



Die vorliegende Broschüre beleuchtet mit dem Landverkehr und dem Luftverkehr zwei der sieben Abkommen. Mit dem Landverkehrsabkommen wird unsere vom Volk beschlossene Verkehrspolitik gegenüber Europa abgesichert. Die EU anerkennt darin das Ziel der

Verlagerung von möglichst viel alpenquerendem Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene und die dazugehörigen Instrumente, insbesondere die LSVA. Dieses Abkommen ist zur Umsetzung der Verlagerung – und damit zur Erfüllung des Alpenschutzartikels in der Bundesverfassung – unverzichtbar.

Die Schweiz spielt im Landverkehr die Rolle des ökologischen Zupferdes. Es ist ihr mit dem Landverkehrsabkommen gelungen, die EU davon zu überzeugen, dass die Verlagerung der richtige Weg zur Bewältigung des zunehmenden Güterschwerverkehrs ist. Die Zukunft soll der Schiene gehören.

Mit dem Luftverkehrsabkommen erhalten die schweizerischen Fluggesellschaften die praktisch uneingeschränkte Teilhabe am liberalisierten europäischen Luftmarkt. Es schafft Chancengleichheit zwischen den schweizerischen und den europäischen Luftfahrtunternehmen. Das Luftverkehrsabkommen hilft damit insbesondere der Swissair, ihre Stellung zu stärken.

Die Politik hat mit den sieben bilateralen Abkommen die Rahmenbedingungen für Bevölkerung und Wirtschaft der Schweiz entscheidend verbessert. Nutzen wir die damit verbundenen Chancen.

Moritz Leuenberger

1 >> Das bilaterale Vertragspaket

Die Ausgangslage

Die Schweiz hat mit der Europäischen Union (EU) sieben bilaterale Abkommen abgeschlossen. Nötig geworden ist dies, nachdem unser Land den Beitritt zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) abgelehnt hat. Die Verträge mit der EU sind ein wichtiger Schritt zur Verbesserung und zum Ausbau der gegenseitigen Beziehungen. Sie helfen längerfristig unser Wirtschaftswachstum zu sichern und tragen dazu bei, dass Arbeitsplätze geschaffen werden, indem Personen und Firmen aus der Schweiz künftig einen besseren Zugang zum europäischen Binnenmarkt erhalten.

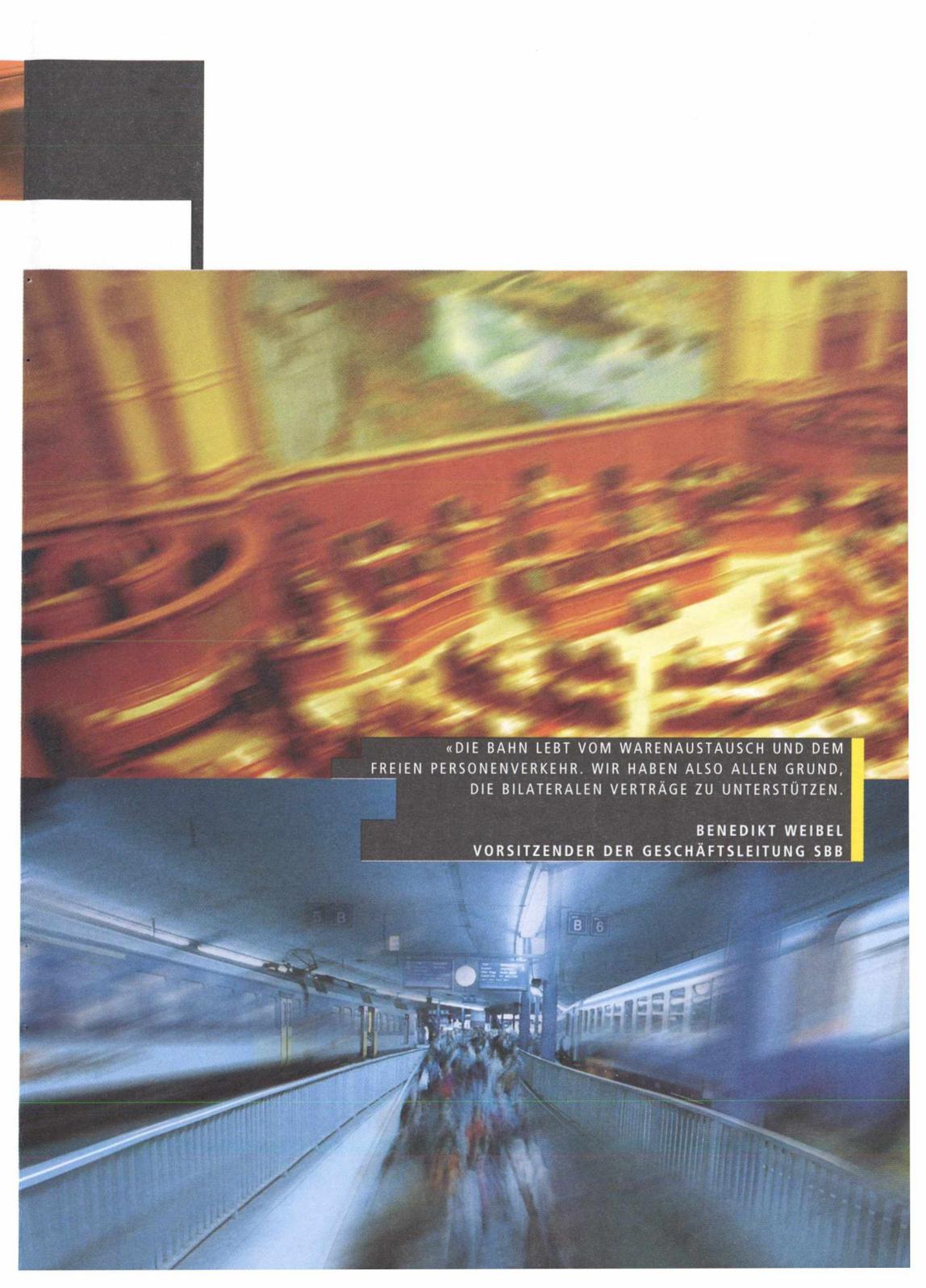
Die sieben Abkommen verbessern das Verhältnis zwischen der Schweiz und der EU in den Bereichen Personenverkehr, Landverkehr, Luftverkehr, technische Handelshemmnisse, öffentliches Beschaffungswesen, Forschung und Landwirtschaft.

Verschiedene flankierende Massnahmen unterstützen die Umsetzung der mit den Abkommen angestrebten Ziele. Zu den wichtigsten zählen die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene und die Verhinderung von Lohndumping.

Die Abkommenstexte mit den Umsetzungs- und Begleitmassnahmen sind vom Parlament in der Herbstsession 1999 mit grosser Mehrheit gutgeheissen worden. Kommt das Referendum zustande, wird das Volk am 21. Mai 2000 an der Urne darüber befinden. Bei einem Ja zum Vertragswerk können die Abkommen dann frühestens auf den 1. Januar 2001 in Kraft treten.

Die sieben Abkommen bilden ein Gesamtpaket. Tritt eines der Abkommen ausser Kraft, werden alle anderen Abkommen ebenfalls hinfällig und können nur über Neuverhandlungen wieder in Kraft gesetzt werden.





«DIE BAHN LEBT VOM WARENAUSTAUSCH UND DEM
FREIEN PERSONENVERKEHR. WIR HABEN ALSO ALLEN GRUND,
DIE BILATERALEN VERTRÄGE ZU UNTERSTÜTZEN.

BENEDIKT WEIBEL
VORSITZENDER DER GESCHÄFTSLEITUNG SBB



Die sieben Abkommen und ihre Inhalte

Das Personenverkehrsabkommen öffnet den schweizerischen Arbeitsmarkt schrittweise in zwei Richtungen: Erstens erhalten Schweizerinnen und Schweizer die Möglichkeit, in allen 15 EU-Staaten zu arbeiten – genau so, wie wenn wir Mitglied der EU wären. Schweizer Diplome und Berufszeugnisse geniessen dabei in den EU-Staaten die volle Anerkennung. Zweitens kann die Wirtschaft unbürokratisch qualifiziertes Personal im Ausland rekrutieren.

Die Abkommen über den Landverkehr und über den Luftverkehr ermöglichen den schweizerischen Transportunternehmen einen deutlich besseren Zugang zum europäischen Verkehrsmarkt. Dadurch werden die

DAS PERSONENVERKEHRSABKOMMEN

DAS ABKOMMEN
ÜBER DEN LANDVERKEHR

DAS ABKOMMEN
ÜBER DEN LUFTVERKEHR

DAS ABKOMMEN ÜBER DIE
TECHNISCHEN HANDELSHEMMNISSE

DAS ABKOMMEN ÜBER DAS
ÖFFENTLICHE BESCHAFFUNGSWESEN

DAS FORSCHUNGSABKOMMEN

DAS ABKOMMEN ÜBER DEN HANDEL
MIT LANDWIRTSCHAFTLICHEN PRODUKTEN





Voraussetzungen für den langfristigen Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit geschaffen. Das Landverkehrsabkommen ist überdies Grundlage für eine koordinierte Politik zum Schutz des Alpenraumes.

Mit dem Abkommen über die technischen Handelshemmnisse anerkennt die EU die Gleichwertigkeit zahlreicher schweizerischer Industrienormen. Die zeitaufwendigen und teuren Doppelprüfungen im Handel mit Gütern sind nicht mehr notwendig.

Das Abkommen über das öffentliche Beschaffungswesen bringt der schweizerischen Wirtschaft einen verbesserten Zugang zu Aufträgen der öffentlichen Hand und von konzessionierten Unternehmen, die im Infrastrukturbereich tätig sind.

Mit dem Forschungsabkommen werden schweizerische Teilnehmer an EU-Forschungsprogrammen ihren Partnern aus Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) praktisch gleichgestellt.

Schliesslich werden mit dem Abkommen über den Handel mit landwirtschaftlichen Produkten die Exportchancen für schweizerische Agrarprodukte verbessert. Für einzelne Produkte werden die Zölle stark abgebaut oder gar aufgehoben. Die EU anerkennt ferner die schweizerischen Qualitätsnormen.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....



2 >> Das Landverkehrsabkommen

Das Wichtigste in Kürze

Freier Zugang zu Schiene und Strasse

Das Landverkehrsabkommen liberalisiert und harmonisiert den europäischen Strassenverkehr mit der Schweiz. So werden Normen und Zulassungsbedingungen angeglichen, indem zum Beispiel die Gewichtslimite für Lastwagen in der Schweiz im Jahr 2001 auf 34 Tonnen und im Jahr 2005 auf 40 Tonnen erhöht wird. Kompensiert wird dies durch die Einführung der flächendeckenden leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

Die Schweizer Bahnen erhalten mit dem Landverkehrsabkommen freien Zugang zum EU-Schiennetz und umgekehrt. Die Gewährung dieses «free access» und eine koordinierte Förderungspolitik im alpenquerenden Schienenverkehr verbessern die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen und führen zu Produktivitäts- und Leistungssteigerungen. Für die Schweizer Bahnen ist die Expansion und Zusammenarbeit mit Partnern im EU-Raum längerfristig eine Existenzfrage.

Schweizer Verkehrspolitik wird gesichert

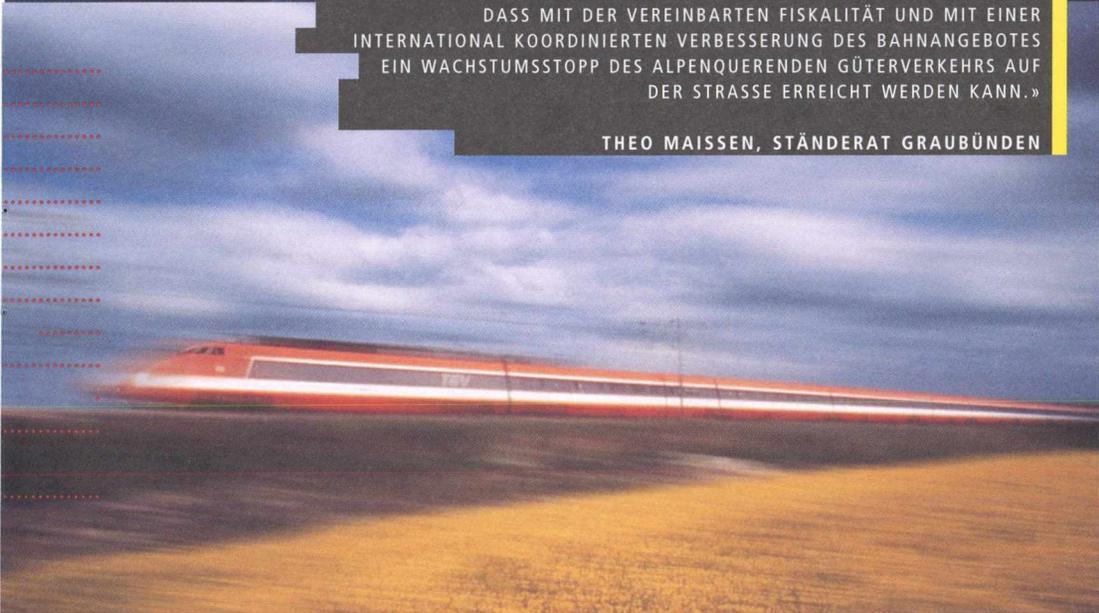
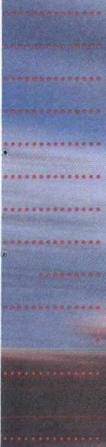
Das Landverkehrsabkommen sichert die Umsetzung der schweizerischen Verkehrspolitik. Mit diesem Abkommen anerkennt die EU das Verlagerungsziel und die dazugehörigen Instrumente.

Das Landverkehrsabkommen ergänzt somit das noch bis Anfang 2005 geltende Transitabkommen von 1992 und löst es danach ab. Dadurch ist gewährleistet, dass die Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU im Landverkehr langfristig geregelt bleiben.



« DAS ABKOMMEN SIEHT EINE SCHWIERIGE UND POLITISCH HEIKLE ÜBERGANGSPHASE VOR. DENNOCH KANN MAN DAVON AUSGEHEN, DASS MIT DER VEREINBARTEN FISKALITÄT UND MIT EINER INTERNATIONAL KOORDINIERTEN VERBESSERUNG DES BAHNANGEBOTES EIN WACHSTUMSSTOPP DES ALPENQUERENDEN GÜTERVERKEHRS AUF DER STRASSE ERREICHT WERDEN KANN. »

THEO MAISSEN, STÄNDERAT GRAUBÜNDEN





Koordinierte Politik im Alpenraum

Das Landverkehrsabkommen ermöglicht eine koordinierte Verkehrspolitik der Alpenländer. Die Schweiz hebt die Gewichtslimite auf 40 Tonnen an, führt aber gleichzeitig die flächendeckende und emissionsabhängige LSVA ein. Zudem wird die Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der EU in den Bereichen Bahninfrastruktur und kombinierter Verkehr verbessert. Damit werden marktwirtschaftliche Anreize zur Benutzung der umweltfreundlichen Schiene geschaffen.

Übergangsregelung

Das Landverkehrsabkommen sieht eine Übergangsphase und ein endgültiges Regime ab 2005 bzw. 2007/2008 vor. So wird die in der Schweiz geltende 28-Tonnen-Limite für Lastwagen schrittweise angehoben: im Jahr 2001 auf 34 Tonnen und im Jahr 2005 auf 40 Tonnen. Parallel dazu wird eine starke Erhöhung der Strassenabgaben (LSVA) entscheidend zur verfassungsrechtlich gebotenen Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beitragen.

Institutionelle Mitwirkung

Das Funktionieren des Landverkehrsabkommens wird von einem Gemischten Ausschuss überwacht, der aus Vertretern der Schweiz und der EU besteht. Er ist auch für die Regelung von Streitigkeiten über die Anwendung oder Auslegung des Abkommens zuständig.





STICHWORT ALPENSCHUTZ

Die Verlagerung von möglichst viel alpenquerendem Güterverkehr auf die Schiene ist seit der Annahme des Alpenschutzartikels ein Verfassungsauftrag. Im Alleingang kann die Schweiz dieses Ziel aber nicht erreichen. Das Landverkehrsabkommen ermöglicht eine koordinierte Politik der Alpenländer und verbessert die Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der EU im Bereich der Bahninfrastruktur und des kombinierten Verkehrs. Das Abkommen sichert also die eurokompatible Umsetzung der beschlossenen Massnahmen zum Schutz des sensiblen Lebensraumes Alpen.

Von der Strasse auf die Bahn

Das Thema Landverkehr war für das Transitland Schweiz in den bilateralen Verhandlungen eine der grössten Herausforderungen. Denn Tatsache ist, dass der alpenquerende Güterverkehr in Europa in den letzten Jahren stetig zugenommen hat. Die Schweiz bekam das besonders zu spüren. 1998 zum Beispiel überquerten 1,235 Millionen Lastwagen unsere Alpen – so viele wie noch nie zuvor. Tatsache ist ferner, dass die aktuellen verkehrspolitischen Instrumente der Schweiz (28-Tonnen-Limite, pauschale Schwerverkehrsabgabe) diese Entwicklung nicht bremsen konnten.

Aus Rücksicht auf die Umwelt und die Lebensqualität kann diese Verkehrszunahme so aber nicht weitergehen. Kommt hinzu, dass mit dem Auslaufen des Transitvertrags im Jahr 2005 die Anerkennung der 28-Tonnen-Limite durch die EU entfällt.

Die Schweiz will daher mit ihrer Verkehrspolitik möglichst viel alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagern. Zum Tragen kommen müssen dabei auch das Verursacherprinzip und die Kostenwahrheit.

Seit der Annahme der Alpeninitiative durch Volk und Stände (Februar 1994) ist der Schutz des Alpengebietes vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs sogar in der Bundesverfassung verankert.





Schweizer Verkehrspolitik auf vier Pfeilern

Um den Verfassungsauftrag der Verlagerung erfüllen zu können, stützt die Schweiz ihre Verkehrspolitik auf vier Pfeiler:

>> Im September 1998 hat das Volk der Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zugestimmt. Damit wird das Verursacherprinzip umgesetzt und im Güterverkehr auf der Strasse wird die Kostenvahrheit erreicht.

>> Im November 1998 haben Volk und Stände die Modernisierung der Bahninfrastruktur gutgeheissen. Mit Investitionen von rund 30 Milliarden Franken werden in den nächsten 20 Jahren die erste und zweite Etappe von Bahn 2000, das NEAT-Netz mit zwei neuen Basistunnel durch den Gotthard und den Lötschberg, der Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz sowie die Lärmsanierung der Schweizer Bahnen realisiert.



STICHWORT LSVA

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird ab 2001 schrittweise die heutige pauschale Schwerverkehrsabgabe ersetzen. Das heisst, jeder Lastwagen, der durch die Schweiz fährt, wird neu nicht mehr pauschal besteuert, sondern individuell nach Gewicht, Schadstoffausstoss und gefahrener Distanz.

Die LSVA kompensiert die Erhöhung der Gewichtslimite für Lastwagen von 28 auf zunächst 34 und später dann 40 Tonnen. Die volle LSVA kann die Schweiz ab Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels erheben, spätestens jedoch ab 1. Januar 2008. Sie wird ab diesem Zeitpunkt Einnahmen von jährlich rund 1,7 Milliarden Franken bringen.

Zwei Drittel der Einnahmen sind für den Bund reserviert. Sie werden zur Finanzierung der NEAT und weiterer grosser Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr eingesetzt. Ein Drittel geht an die Kantone, die das Geld in erster Linie für Strassenzwecke verwenden.

>> Im März 1998 hat das Parlament die Bahnreform verabschiedet. Sie ist am 1. Januar 1999 in Kraft getreten und bringt Wettbewerb ins schweizerische Bahnsystem. Die Bahnen verfügen nun über die notwendige Flexibilität und die unternehmerischen Freiheiten, um auf dem Verkehrsmarkt der Zukunft gegenüber der Strasse bestehen zu können.

>> Mit dem Landverkehrsabkommen anerkennen die Mitgliedstaaten der EU das Verlagerungsziel der Schweiz und die damit verbundenen Instrumente, insbesondere die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA).





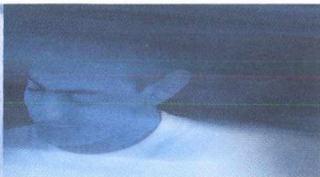
Das Ausland zahlt mit

Ab Inbetriebnahme des ersten Basistunnels, spätestens aber ab 2008, wird ein 40-Tonnen-Lastwagen aus dem EU-Raum (mit der vollen LSVA) für die Strecke Basel–Chiasso eine Abgabe von durchschnittlich 325 Franken (oder 2,7 Rappen pro Tonnenkilometer) bezahlen. «Schmutzige» Camions, also solche mit einem hohen Schadstoffausstoss, bezahlen sogar 380 Franken. Das ist 13- bis 15-mal mehr als die 25 Franken, die ein 28-Tönnner heute für eine Transitfahrt bezahlen muss.

Die EU-Transporteure werden so rund einen Drittel an die Einnahmen aus der LSVA beisteuern und damit einen erheblichen Teil der NEAT-Baukosten finanzieren.

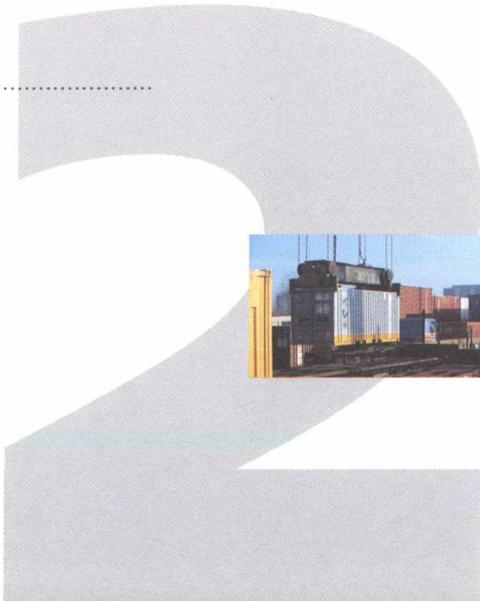
In der Übergangszeit von 2001 bis 2004 gewährt die Schweiz der EU bereits Kontingente für 40-Tönnner: 2001 und 2002 sind es je 300'000, 2003 und 2004 je 400'000. Für diese Kontingente muss jedoch mehr LSVA bezahlt werden als für die zu dieser Zeit regulär zugelassenen 34-Tönnner. Darüber hinaus erhält die EU von 2001 bis 2004 jedes Jahr ein Kontingent für 220'000 verbilligte Leer- und Leichtfahrten im Transit; diese kosten den Transporteur je zwischen 50 und 80 Franken, was zwei- bis dreimal mehr ist als heute.





Die Schweizer Transporteure erhalten die gleiche Anzahl 40-Tonnen-Kontingente wie die Kollegen aus der EU. Um sie nutzen zu können, müssen die einheimischen Fuhrunternehmer allerdings den Beweis erbringen, dass sie auch die Bahn benutzt haben. Verbilligte Leer- und Leichtfahrten sind für Schweizer pro Jahr 22'000 vorgesehen.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....





Mehr Freiheiten für den Strassenverkehr

Mit dem Landverkehrsabkommen wird der Marktzugang im Strassengüterverkehr erheblich liberalisiert. Die heutigen Kontingente mit den einzelnen EU-Staaten fallen weg, der Gütertransitverkehr durch die EU-Länder wird frei – auch für Schweizer Lastwagen.

Schrittweise liberalisiert wird unter anderem die grosse Kabotage, das heisst der Gütertransport zwischen zwei EU-Staaten. Das bedeutet konkret: Ab 2001 kann ein Schweizer Transporteur Waren von Zürich nach Köln und – neu – von dort aus auf dem Rückweg auch nach Mülhausen bringen. Ab 2005 kann er von Köln aus noch weitere Destinationen in EU-Ländern ansteuern, zum Beispiel Brüssel und dann Paris.

Verboten bleibt hingegen die nationale Kabotage, der Gütertransport zwischen Destinationen desselben Staates. Ein Schweizer Transporteur kann also weder Güter von Mailand nach Neapel führen, noch kann ein EU-Camionneur Waren von Lausanne nach Romanshorn transportieren.

Weiter werden mit dem Abkommen die technischen Normen angeglichen. Im Vordergrund steht die Gewichtslimite für Lastwagen, die schrittweise auf die europaweit gültigen 40 Tonnen angehoben wird.

Angeglichen werden ferner die Vorschriften über die Berufszulassung sowie jene über die Lenk- und Ruhezeiten für Chauffeure.





STICHWORT 40-TÖNNER

Bereits heute können die meisten Lastwagen, die die Schweiz durchqueren, 40 Tonnen Gewicht laden. Aufgrund der geltenden 28-Tonnen-Limite bleibt ein grosser Teil dieser Kapazitäten aber ungenutzt. Die Folge ist, dass für den Transport einer bestimmten Menge beispielsweise drei statt nur zwei Fahrten nötig sind. Die 40-Tonnen-Limite ist daher heute sowohl ökonomisch als auch ökologisch sinnvoll.

Mit dem Landverkehrsabkommen soll die europaweit gültige 40-Tonnen-Limite in der Schweiz schrittweise eingeführt werden: Ab 2001 werden auf unseren Strassen Fahrzeuge bis 34 Tonnen zugelassen, ab 2005 auch jene mit einem Gewicht bis 40 Tonnen. Parallel dazu wird die LSVA schrittweise erhöht, bis zum maximalen Durchschnittswert von 325 Franken.





Bessere Anschlüsse für die Bahnen

Für die Bahnen bringt das Landverkehrsabkommen den freien Zugang zum Schienennetz Europas. Dieser «free access» ist entscheidend, um mehr Wettbewerb, Produktivität und Effizienz ins gesamte Bahnsystem bringen zu können. Nur so wird es der SBB und den anderen Schweizer Bahnen gelingen, «European players» zu werden und mehr Güterverkehr auf die Schiene zu holen.

Flankierende Massnahmen

Die vier Pfeiler der schweizerischen Verkehrspolitik (LSVA, Bahnreform, NEAT und Landverkehrsabkommen) erbringen ihren vollen Nutzen nicht von einem Tag auf den andern. Insbesondere, weil die NEAT erst zwischen 2006 und 2013 in Betrieb genommen werden kann. Deshalb braucht es zusätzliche Massnahmen, um die Verlagerung in der Übergangsphase wirkungsvoll unterstützen zu können.

Das Parlament hat auf Vorschlag des Bundesrates deshalb ein spezielles Verkehrsverlagerungsgesetz und eine ganze Reihe flankierender Massnahmen beschlossen. Weil die Verlagerung nicht befohlen werden kann, handelt es sich nicht um Zwangsmassnahmen, sondern um marktwirtschaftliche Anreize zur Benutzung der Bahn.

Das Verkehrsverlagerungsgesetz präzisiert und verankert das Verlagerungsziel: Möglichst rasch, spätestens jedoch zwei Jahre nach der Eröffnung des Lötschbergtunnels (ca. 2009), sollen noch maximal 650'000 Lastwagen die Alpen auf der Strasse überqueren. Der restliche alpenquerende Güterverkehr soll über die Schiene abgewickelt werden.





STICHWORT BAHNREFORM

Die am 1. Januar 1999 in Kraft gesetzte Bahnreform¹ schafft für den öffentlichen Verkehr und insbesondere für die SBB grundlegend neue Voraussetzungen. Denn mit der Reform ist Wettbewerb in den bisherigen Monopolmarkt der Bahnen gebracht worden. Liberalisierung des Güterverkehrs, Einführung des freien Netzzugangs sowie Trennung von Infrastruktur und Verkehr lauten die Stichworte dazu.

Weiter wurde die SBB von einem «Staatsbetrieb» in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft umgewandelt und saniert. Damit verfügt sie nun – wie die anderen Bahnen – über mehr unternehmerische Freiheit, aber auch über mehr finanzielle Verantwortung für das Betriebsergebnis.

Die Bahnreform ist eine entscheidende Voraussetzung, damit die Bahnen produktiver und attraktiver werden und bedeutend mehr Verkehr übernehmen können.

¹ Das Bundesamt für Verkehr hat eine Broschüre «Die Bahnreform» herausgegeben. Sie kann bei der EDMZ unter der Bestell-Nr. 802.220 d gratis bezogen werden.

Die flankierenden Massnahmen sind ebenfalls im Verlagerungsgesetz festgehalten. Sie zielen in drei Richtungen:

- >> Die Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Strasse werden angeglichen.
- >> Die Bahnen müssen ihre Produktivität steigern.
- >> Der Verkehrsfluss auf der Strasse muss verbessert werden.

Beispiele für flankierende Massnahmen sind Trassenpreisverbilligungen, höhere Betriebsbeiträge an den Schienengüterverkehr, Beiträge an Bahnverladeterminals im grenznahen Ausland, intensivere Schwerverkehrskontrollen und Mindestgeschwindigkeiten für Lastwagen auf Gebirgsstrecken.

Für die Umsetzung der flankierenden Massnahmen sind für die Jahre 2000 bis 2010 insgesamt 2,85 Milliarden Franken vorgesehen. Mit zusätzlichen Geldern aus der LSVA leistet der Bund zudem einen Beitrag an die Kosten der Kantone für häufigere Verkehrskontrollen.



Sieben gute Gründe

>> Das Landverkehrsabkommen sichert die langfristige Zusammenarbeit der Schweiz mit der EU im Verkehrsbereich.

>> Die EU anerkennt mit dem Abkommen die Verlagerungspolitik der Schweiz samt den dazugehörigen Instrumenten.

>> Das Abkommen garantiert eine koordinierte Verkehrspolitik im Alpenraum zwischen der Schweiz und der EU und ermöglicht die Umsetzung des Alpenschutzartikels.

>> Dank der LSVa zahlt das europäische Transportgewerbe einen beträchtlichen Beitrag an die Modernisierung unserer Bahninfrastruktur, insbesondere an die NEAT.

>> Die 40-Tonnen-Limite ist im Verbund mit der LSVa sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch die bessere Lösung als die 28-Tonnen-Limite.

>> Die Öffnung der europäischen Märkte auf Strasse und Schiene schafft Wettbewerb und neue Chancen für unsere Transportunternehmen. Für die Schweizer Bahnen ist der freie Zugang zum europäischen Schienennetz längerfristig eine Existenzfrage.

>> Das Landverkehrsabkommen ist die logische und konsequente Fortsetzung der vom Schweizer Volk mehrfach beschlossenen Politik der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene.





Fragen und Antworten

- >> Wird es mit dem Landverkehrsabkommen am Gotthard noch mehr Staus geben?** Nein. Da künftig ein Grossteil des alpenquerenden Schwerverkehrs auf die Schiene verlagert werden soll, werden wir mittelfristig am Gotthard sogar wesentlich weniger Lastwagen haben als heute. Im übrigen werden die Staus am Gotthard nicht in erster Linie durch die Lastwagen verursacht, sondern vor allem durch die Pws.
- >> Muss die A1 zwischen Zürich und Bern auf drei Spuren erweitert werden?** Nein, denn auch auf dieser Achse wird das Landverkehrsabkommen nicht zwingend zu mehr Verkehr führen. Im Gegenteil. Mit der Einführung der LSWA und der Erhöhung der Gewichtslimite werden die Transporteure ihre Transporte optimieren, also ihre Lastwagen besser auslasten. Deshalb ist auch auf dieser Achse eher mit einer Abnahme der Lastwagen zu rechnen.
- >> Wird der Alpenraum in den nächsten Jahren noch stärker durch den Transitverkehr belastet?** Nein, das Gegenteil ist der Fall: Die Belastung wird deutlich geringer. Mit Landverkehrsabkommen, LSWA, NEAT, Bahnreform und flankierenden Massnahmen soll der alpenquerende Schwerverkehr mittelfristig auf rund 650'000 Lastwagen pro Jahr reduziert werden. Das entspricht einer Halbierung des heutigen Aufkommens.
- >> Was ist vorgesehen, wenn die Verlagerung auf die Bahn nicht gelingt?** Das Verlagerungsziel von 650'000 Fahrten spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschbergtunnels ist eine Zielgrösse. Sollte die Verlagerung mit den vorgesehenen Massnahmen nicht vollständig gelingen, wird der Bundesrat dem Parlament nötigenfalls weitere Massnahmen vorschlagen. Es kann aber nicht darum gehen, die Grenzen zu schliessen oder Fahrverbote auf unseren Strassen aufzustellen.



>> Wird unsere Luft mit den 40-Tönnern schlechter? Nein, generell wird sich die Luftqualität gegenüber heute verbessern. Sowohl im alpenquerenden Strassen-güterverkehr als auch im Binnen-, Import- und Export-verkehr wird der Schadstoffausstoss zurückgehen. Diese Entwicklung beruht auf verschiedenen Ursachen, insbesondere auf der Verkehrsabnahme dank unseren Verlagerungsmassnahmen und auf den zunehmend saubereren Motoren.

>> Wer kontrolliert, wie viele 40-Töner tatsächlich durch die Schweiz fahren? Wichtig ist nicht die genaue Anzahl der 40-Töner, sondern der gesamte Güterschwerverkehr durch die Alpen. Jede Lastwagenfahrt, die von der Strasse auf die Schiene verlagert wird, unabhängig ob 28- oder 40-Töner, ist ein Erfolg für die Umwelt. Mit regelmässigen Verkehrszählungen ermittelt der Bund die Anzahl der Lastwagenfahrten und vergleicht das Resultat mit dem Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Fahrten.

>> Droht in Basel und Chiasso, den beiden Toren zur Nord-Süd-Route, der totale Verkehrskollaps? Nein, die Zollbehörden sind bereits heute daran, ihre Abläufe und Infrastrukturen so zu organisieren, dass sie den Verkehr so effizient wie möglich abfertigen können. Zudem ist mittelfristig im Zuge der Verlagerung auf die Schiene auch an den Grenzen mit einem Rückgang des Lastwagenaufkommens zu rechnen.

>> Die Transporteure können doch einfach ihre 3,5-Tonnen-Flotte (Lieferwagen) ausbauen, und dann droht ein massiver Verlust von LSWA-Einnahmen? Wenn die Transporteure wegen der LSWA künftig vermehrt Lieferwagen statt halbleere Lastwagen einsetzen, dann ist das ökologisch sinnvoll. Ein genereller Einsatz von Lieferwagen als Ersatz von grösseren Lastwagen dürfte sich in der Regel aber für die Transporteure nicht rentieren, weil dann statt einem zwei oder sogar drei Chauffeure bezahlt werden müssten. Deshalb dürfte die Zahl der Lieferwagen nur geringfügig zunehmen.

3 >> Das Luftverkehrsabkommen

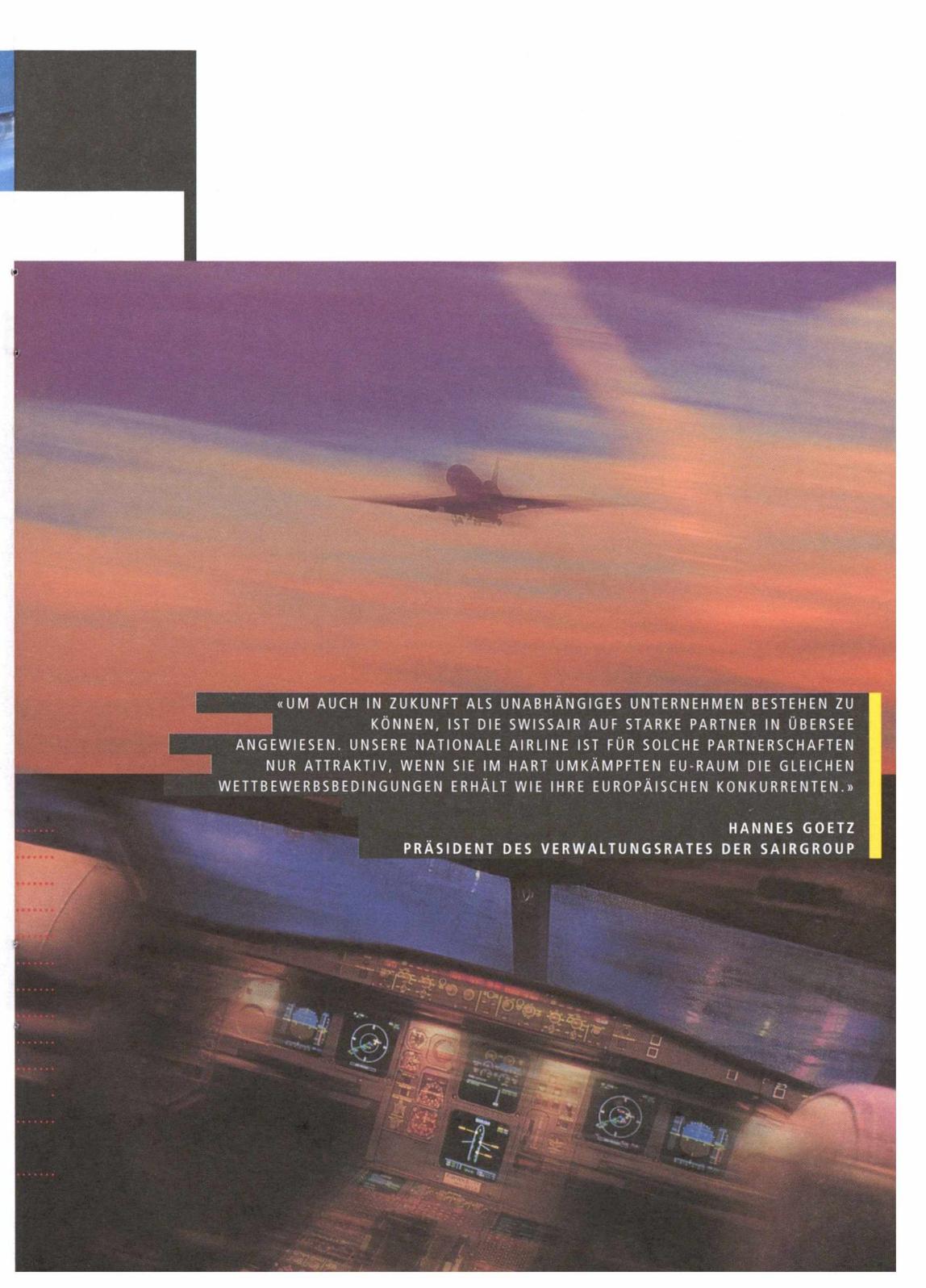
Take off in die Zukunft

Der Luftverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Verkehrssystems.

Die Schweiz hat seit 1948 mit 14 Mitgliedstaaten der Europäischen Union bilaterale Luftverkehrsabkommen abgeschlossen. Die einzelnen Verträge regeln ausschliesslich den Linienverkehr und befassen sich mit klassischen Themen wie Verkehrsrechte, Kapazitäten und Tarife.

Das neue Luftverkehrsabkommen erlaubt der schweizerischen Luftfahrtindustrie, an den in Europa anlaufenden Entwicklungen mitzuwirken. Durch den Wegfall einschränkender verkehrsrechtlicher Bestimmungen wird sich das Angebot der Fluggesellschaften noch vermehrt auf die Bedürfnisse der Passagiere ausrichten. Zudem greifen die Staaten bei der Tarifgestaltung nur noch im Fall krasser Missbräuche ein. Dadurch sollten sich die Flugpreise tendenziell verbilligen.

Schliesslich eröffnet das Abkommen die Möglichkeit, sich frei an ausländischen Fluggesellschaften zu beteiligen, was zuvor wegen einschränkender Nationalitätsvorschriften nur im Rahmen von Minderheitsbeteiligungen möglich war.



«UM AUCH IN ZUKUNFT ALS UNABHÄNGIGES UNTERNEHMEN BESTEHEN ZU
KÖNNEN, IST DIE SWISSAIR AUF STARKE PARTNER IN ÜBERSEE
ANGEWIESEN. UNSERE NATIONALE AIRLINE IST FÜR SOLCHE PARTNERSCHAFTEN
NUR ATTRAKTIV, WENN SIE IM HART UMKÄMPFTEN EU-RAUM DIE GLEICHEN
WETTBEWERBSBEDINGUNGEN ERHÄLT WIE IHRE EUROPÄISCHEN KONKURRENTEN.»

HANNES GOETZ
PRÄSIDENT DES VERWALTUNGSRATES DER SAIRGROUP



Ticket für den europäischen Himmel

Das Luftverkehrsabkommen sichert den schweizerischen Luftverkehrsunternehmen gleich lange Spiesse wie den Airlines aus dem EU-Raum. Es ermöglicht – auf der Grundlage der Gegenseitigkeit – etappenweise den Zugang zum liberalisierten europäischen Luftverkehrsmarkt.

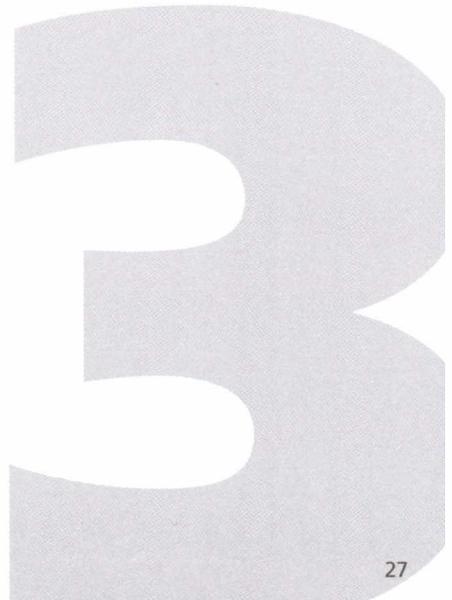
Die Schweizer Airlines können also künftig jeden Flughafen in der Europäischen Union anfliegen. Und sie kommen in den Genuss der freien Preis- und Flugplangestaltung. Das heisst, sie müssen weder die Tarife noch die Strecken genehmigen lassen, der freie Wettbewerb kann spielen.

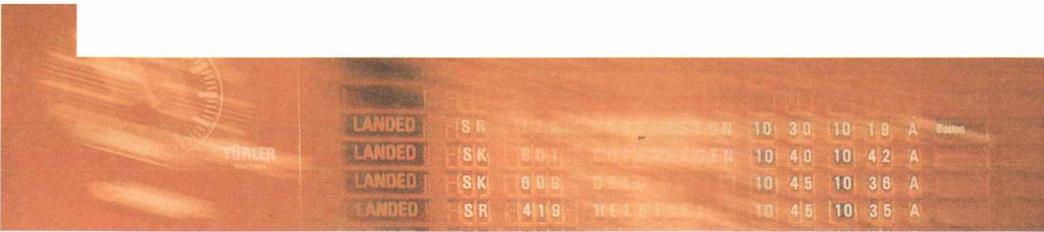
Ein wesentlicher Unterschied zu den anderen sechs Abkommen besteht darin, dass beim Luftverkehrsabkommen das bestehende EU-Recht auf die Schweiz ausgedehnt und dadurch eine Harmonisierung erreicht





wird. Was in der Praxis allerdings zu keinen wesentlichen Neuerungen führt. Denn die Swissair beispielsweise, die täglich mehrere hundert Mal EU-Destinationen anfliegt, muss sich schon heute an die EU-Bestimmungen halten.





Grenzenlose Freiheiten

Mit dem Luftverkehrsabkommen werden für die schweizerischen Airlines in einer ersten Phase vier Freiheiten verankert:

1. Die Freiheit, uneingeschränkt sämtliche EU-Staaten überfliegen zu dürfen.
2. Die Freiheit, in den EU-Staaten zu nicht-kommerziellen Zwecken zwischenlanden zu dürfen.
3. Die Freiheit, jeden Flughafen in der EU anfliegen zu dürfen (z.B. Zürich-Paris).
4. Die Freiheit, von jedem Flughafen in der EU aus die Schweiz anfliegen zu dürfen (z.B. Paris-Zürich).

Zwei Jahre nach dem Inkrafttreten des Abkommens werden zwei weitere Freiheiten dazukommen:

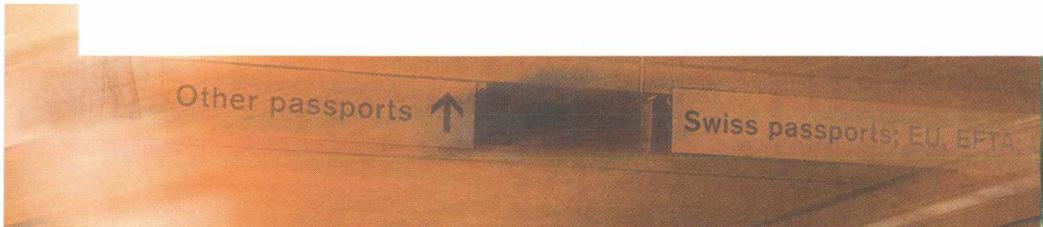
5. Die Freiheit, von einem EU-Land aus in ein anderes weiterfliegen zu dürfen (z.B. Zürich-Paris-Madrid).
6. Die Freiheit für Flüge von einem EU-Land in ein anderes (z.B. Paris-Madrid).



Fünf Jahre nach dem Inkrafttreten des Abkommens wird über die Gewährung einer weiteren Freiheit diskutiert. Diese beinhaltet das Recht, Inlandflüge in EU-Staaten durchzuführen. Das heisst, eine schweizerische Airline könnte dann zumal z.B. die Strecke zwischen Paris und Lyon bedienen. Diese Freiheit würde den schweizerischen Unternehmen die vollständige Gleichstellung mit den EU-Airlines bringen.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....





Gleich lange Spiesse für alle

Beim Abwägen der Vor- und Nachteile des Abkommens überwiegen die Vorteile. Denn ein gut ausgebautes und funktionierendes Luftverkehrsangebot ist einerseits wichtig für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Andererseits ist es für die in der Luftfahrt tätigen Personen und Unternehmen von zentraler Bedeutung, im europäischen Markt über gleich lange Spiesse zu verfügen wie die Konkurrenz. Zudem entstehen aus dem Abkommen keine nennenswerten Kosten für die Schweiz.

«DAS ABKOMMEN VERHILFT DEN SCHWEIZER AIRLINES IM INTERNATIONALEN VERGLEICH ZU GLEICH LANGEN SPIESSEN WIE DER KONKURRENZ. ALS PASSAGIER ERWARTE ICH POSITIVE IMPULSE AUF DIE PREISE UND LEISTUNGEN DER FLUGGESELLSCHAFTEN.»

THOMAS GURTNER, TEAM MARKETING LUZERN,
VIELFLIEGER, RUND 80 FLÜGE PRO JAHR



.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....

3

.....



Fragen und Antworten

- >> Wird Fliegen mit dem Luftverkehrsabkommen günstiger?** Grundsätzlich ja. Die Flugtarife brauchen nicht mehr von den Behörden genehmigt zu werden. Damit werden sie zwar noch nicht automatisch günstiger, doch die Fluggesellschaften können ihre Tarife künftig rasch und unbürokratisch an die Marktsituation anpassen.
- >> Werden die Duty-Free Läden in den Schweizer Flughäfen aufgehoben?** Nein. Das Abkommen regelt den Luftverkehr. Die Duty-Free Läden befinden sich zwar auf Flughäfen, doch haben sie mit dem Luftverkehr direkt nichts zu tun. Sie werden daher vom Luftverkehrsabkommen nicht erfasst.
- >> Ist die Sicherheit noch gewährleistet, wenn die Airlines einem verstärkten Wettbewerb ausgesetzt sind?** Ja. In einem freien Wettbewerb ist es wichtig, dass für alle die gleichen Spielregeln gelten. Das Luftverkehrsabkommen enthält eine ganze Anzahl technischer Bestimmungen, die von EU- und schweizerischen Fluggesellschaften gleichermaßen einzuhalten sind. Neben den Kontrollen durch die Aufsichtsbehörden aus dem Heimatstaat der Fluggesellschaften werden auf den europäischen Flughäfen zudem regelmässig auch ausländische Flugzeuge auf ihre Sicherheit hin überprüft.
- >> Besteht die Gefahr, dass bei grenzüberschreitenden Zusammenschlüssen die Schweizer Airlines weitere Arbeitsplätze ins Ausland verlagern?** Die internationale Zusammenarbeit zwischen Fluggesellschaften ist heute weltweit Realität und die schweizerischen Fluggesellschaften bilden dabei keine Ausnahme. Sie sind bereits jetzt in derartige Allianzen eingebunden. Gewisse Aufgaben wurden im Rahmen dieser Zusammenarbeit ausgelagert, andere wurden aber auch in der Schweiz zusammengefasst. Dank der bilateralen Abkommen dürfte die Attraktivität für die Konzentration gewisser Allianzaufgaben in der Schweiz eher steigen, bauen doch die Abkommen administrative Hürden ab.



>> Haben die Anwohner der Flughäfen noch mehr Fluglärm zu erwarten?

Nein. Das Luftverkehrsabkommen sieht eine weitgehende Liberalisierung vor. Wie ein Vergleich mit der Entwicklung in der EU nach der eingeführten Liberalisierung im Jahr 1993 zeigt, nahm der Verkehr dort nicht stärker zu als in andern Teilen der Welt und führte folglich auch nicht zu einer grösseren Mehrbelastung. Daraus kann man schliessen, dass der Abbau von rechtlichen Hürden für den Betrieb von Fluglinien in Europa in erster Linie eine bessere Auslastung der Flüge und eine mehr am Markt orientierte Streckenführung bewirken wird. Tatsächlich sind es denn auch solche Faktoren, die das Luftverkehrsabkommen wirtschaftlich attraktiv machen.

>> Wird das Nachtflugverbot aufgehoben?

Nein. Die geltenden Betriebsregeln für Flugplätze bleiben unter dem neuen Luftverkehrsabkommen bestehen; dazu gehört auch das Nachtflugverbot. Im übrigen kennen auch zahlreiche EU-Flughäfen ein solches Verbot.

>> Was bedeutet das Luftverkehrsabkommen für Regionalflugplätze, wie z.B. Bern-Belp, Lugano oder Samedan?

Von den schweizerischen Regionalflugplätzen aus werden grösstenteils Destinationen in der EU angefliegen. Im Rahmen der bestehenden Benützungssordnung öffnen sich daher für Regionalflugplätze interessante Perspektiven, indem die Aufnahme einer attraktiven Regionallinie künftig ohne vorgängige Verhandlungen ins Auge gefasst werden kann, sobald ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis besteht.

4 >> Publikationen

Weitere Publikationen zum Thema Schweiz-EU

- >> Broschüre «Was die bilateralen Abkommen bringen»:
eine kurze Zusammenfassung der Auswirkungen der sieben
Verträge; EDMZ Bestell-Nr.: 201.340 d
- >> Broschüre «Die bilateralen Verträge Schweiz-EU:
das Dossier Personenfreizügigkeit kurz erklärt»;
EDMZ Bestell-Nr.: 201.339 d
- >> «Europa wächst zusammen»: Geschichte der europäischen
Integration und der Europapolitik der Schweiz;
EDMZ Bestell-Nr.: 201.335 d
- >> CD-ROM Bilaterale Abkommen Schweiz-EU;
- >> Fact sheets zur Integrationspolitik und den bilateralen
Verträgen Schweiz-EU (Stand 1. Semester 1999);
EDMZ Bestell-Nr.: 201.337 d



Impressum

Herausgegeben von: Integrationsbüro EDA/EVD
Bundeshaus Ost, CH-3003 Bern
Telefon 031 322 22 22, Telefax 031 312 53 17
E-Mail: europa@seco.admin.ch
www.europa.admin.ch

Bundesamt für Verkehr
Bollwerk 27, CH-3003 Bern
Telefon 031 322 36 43, Telefax 031 322 76 99
E-mail: webmaster@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Maulbeerstrasse 9, CH-3003 Bern
Telefon 031 325 80 39, Telefax 031 325 80 32
E-mail: info@bazl.admin.ch
www.aviation.admin.ch (ab Januar 2000)

Agentur: Lang Gysi Knoll, Bern
Konzept und Text: Richard Hurni und Christoph Röllli
Gestaltung: Manuel Haefliger

Bildquellen: SBB Foto-Service, Bern; Martin Jeker, Solothurn;
Swissair Bilddokumentation FAF, Zürich-Flughafen;
Hupac SA, Chiasso.

Vertrieb: Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale, 3003 Bern
Erhältlich in den Sprachen Deutsch, Französisch,
Italienisch. EDMZ Bestell-Nr.: 201.341 d

11.99 120'000 20738

