

Positionspapier Volksabstimmung über die Begrenzungsinitiative

(Stand: August 2020)

Die Begrenzungsinitiative gefährdet die internationale Anbindung der Schweiz und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt

Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union gewährt Schweizer Fluggesellschaften seit 2002 den uneingeschränkten Zugang zum europäischen Luftraum (1. und 2. Freiheit – Freiheiten s. Anhang 1). Seit Mitte 2004 können Schweizer Fluggesellschaften zudem Punkte innerhalb von zwei EU-Staaten verbinden (5. und 7. Freiheit). Für die internationale Anbindung der Schweiz ist das Luftverkehrsabkommen deshalb imminently wichtig.

Im Weiteren erlaubt das Abkommen die Partizipation der Schweiz am einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky) sowie an der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA): Letzteres sichert Schweizer Produzenten und Unterhaltsbetrieben einen direkten Zugang zum europäischen Luftverkehrsmarkt, ohne zusätzliche kostspielige Zertifizierungen, ebenso wie für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftverkehrsbranche.

Eine Annahme der Begrenzungsinitiative würde – im Zuge der Aufkündigung der Bilateralen I – automatisch auch die Kündigung des Luftverkehrsabkommens bedeuten. Der Zugang zum europäischen Luftraum würde dadurch zwangsläufig beschränkt, d.h. die einzelnen Staaten können der Schweiz vorgeben, welche Flughäfen sie in einem Land in Zukunft noch anfliegen dürfen. Vor der Einführung des Luftverkehrsabkommens durften Schweizer Fluggesellschaften beispielsweise in Griechenland nur Athen und Thessaloniki anfliegen. Reisende nach Kreta, Rhodos etc. mussten somit in Griechenland umsteigen.

Die mit einem Wegfall des Luftverkehrsabkommens einhergehenden Wettbewerbsnachteile führen zu Umsatzverlusten bei Fluggesellschaften, Flugzeugherstellern und Unterhaltsbetrieben, was letztlich zu einem empfindlichen Abbau von Arbeitsplätzen führen würde. Mit dem Verlust von direkten Flugverbindungen wird umgekehrt auch die Erreichbarkeit der Schweiz massiv abnehmen, wie u.a. eine Studie im Auftrag des Staatssekretariats für Wirtschaft (Seco) aufgezeigt hat (s. Anhang 3). Dies wäre sehr schädlich für alle Schweizer Tourismusregionen sowie für die Schweiz als begehrter Wirtschaftsstandort für international tätige Unternehmen. Beides würde einen weiteren Verlust an Arbeitsplätzen und Wohlstand bedeuten.

Mit der Begrenzungsinitiative steht im Weiteren auch die Assoziierung der Schweiz an das Schengen-Abkommen auf dem Spiel, welches die Schweiz als Reise- und Aufenthaltsdestination für internationale Gäste attraktiv macht.

Sie wollen den Anschluss an die Welt nicht verlieren? Dann legen Sie mit Überzeugung ein *Nein* zur Begrenzungsinitiative in die Urne!

Anhang 1 – Die Freiheiten des Luftverkehrs

Die Freiheiten des Luftverkehrs	Drittstaat	Partnerstaat	Schweiz	Drittstaat
1 Das Recht, das Hoheitsgebiet eines anderen Staates ohne Landung zu überfliegen (Überflugsrecht)	←			
2 Das Recht, im Hoheitsgebiet eines anderen Staates zu nichtgewerblichen Zwecken (z.B. Reparaturen) zu landen (Technische Rechte)	←	←		
3 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht aus dem Heimatstaat in einen anderen Staat zu befördern (Direktverkehr)		←		
4 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht aus einem anderen Staat in den Heimatstaat zu befördern (Direktverkehr)		→		
5 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht auf einem Flug, der im Heimatstaat beginnt, zwischen zwei anderen Staaten zu befördern (Unterwegsverkehr)	←	←	→	
6 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht auf zwei verschiedenen Flügen von einem anderen Staat via den Heimatstaat in einen Drittstaat zu befördern (Transitverkehr)		←	←	→
7 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht auf einem Flug zwischen zwei Drittstaaten zu befördern (Exterritorialverkehr)	←	→		
8 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht innerhalb eines Drittstaates zu befördern, aber in Verbindung mit dem Heimatstaat (Kabotage)		• ←		
9 Das Recht, Passagiere, Post und Fracht ohne Verbindung zum Heimatstaat innerhalb eines Drittstaates zu befördern (Stand Alone Kabotage)		• — •		

Quelle:

https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Fachleute/Flugverkehr/Verkehrsrechte/freiheiten_im_luftverkehr.pdf.download.pdf/freiheiten_im_luftverkehr.pdf

Anhang 2 – Bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und EU/EWR-Mitgliedstaaten

Staat	Paraphierung	Unterzeichnung	Inkrafttreten	Fundstelle	
Belgien		24.3.60	27.11.61	AS 1961 1067 RO 1961 1089	1
Bulgarien		11.5.05	06.01.08	AS 2008 1873 RO 2008 1873	2
Deutschland		2.5.56	02.06.57	AS 1957 427 RO 1957 427	3
Dänemark		22.6.50	11.05.51	AS 1951 593 RO 1951 590	4
Estland		20.10.98	21.04.99	AS 2001 2051 RO 2001 2051	5
Finnland		7.1.59	13.09.61	AS 1961 887 RO 1961 901	6
Frankreich				kein Luftverkehrsabkommen	7
Griechenland		26.5.48	26.05.48	AS 1949 521 RO 1949 523	8
Grossbritannien		5.4.50	08.06.51	AS 1951 575 RO 1951 573	9
Irland		6.5.48	06.05.48	AS 1948 609 RO 1948 789	10
Italien		4.6.56	31.05.58	AS 1958 315 RO 1958 321	11
Kroatien		21.1.10	25.05.10	AS 2010 3151 RO 2010 3151	12
Lettland		21.5.93	16.04.97	AS 2001 1915 RO 2001 1915	13
Litauen		8.7.94	05.06.01	AS 2006 3843 RO 2006 3843	14
Luxemburg		9.4.51	27.02.53	AS 1953 1206 RO 1953 1234	15
Malta		4.10.77	28.12.78	AS 1979 81 RO 1979 81	16
Niederlande		7.3.49	07.03.49	AS 1949 417 RO 1949 417	17
<i>Norwegen</i>		30.12.54	04.04.57	AS 1957 563 RO 1957 565	18
Oesterreich		19.12.49	19.12.49	AS 1950 40 RO 1950 40	19
Polen	15.9.99	18.5.61	13.05.63	AS 1963 412 RO 1963 408	20
Portugal		9.12.46	09.12.46	AS 1962 137 RO 1962 144	21
Rumänien		10.11.08	08.01.10	AS 2010 423 RO 2010 423	22
Schweden		18.10.50	16.05.51	AS 1951 600 RO 1951 597	23
Slowakei		13.11.97	26.06.98	AS 2001 1413 RO 2001 1413	24
Slowenien		4.12.92	25.03.97	AS 2002 2517 RO 2002 2517	25
Spanien		3.8.50	03.08.50	AS 1952 142 RO 1952 145	26
Tschech.Republik		17.7.96	04.04.97	AS 2000 2267 RO 2000 2267	27
Ungarn	8.4.03	19.7.67	22.07.68	AS 1968 1149 RO 1968 1193	28
Zypern		12.3.66	03.07.67	AS 1967 1105 RO 1967 1145	29

Anhang 3 – Volkswirtschaftliche Auswirkungen eines Wegfalls der Bilateralen I

Link zu den Studien des Staatssekretariats für Wirtschaft (Seco), BAK Basel und Ecoplan:

https://www.seco.admin.ch/seco/de/home/Aussenwirtschaftspolitik_Wirtschaftliche_Zusammenarbeit/Wirtschaftsbeziehungen/Wirtschaftsbeziehungen_mit_der_EU/wirtschaftliche-bedeutung-der-bilateralen-i/volkswirtschaftliche-auswirkungen-eines-wegfalls-der-bilateralen.html