



# Antwortformular zur Vernehmlassungsvorlage

## Paket Stabilisierung und Weiterentwicklung der Beziehungen Schweiz–EU

---

**Diese Stellungnahme wurde eingereicht von:**

- ☐ Kanton
- ☐ In der Bundesversammlung vertretene politische Partei
- ☐ Gesamtschweizerischer Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete
- ☐ Gesamtschweizerischer Dachverband der Wirtschaft
- ☐ Eidgenössische Gerichte
- ☒ Weitere interessierte Kreise
- ☐ Nicht offiziell angeschriebene Organisationen / Privatpersonen

**Absenderin oder Absender:**

Verkehrs-Club der Schweiz VCS

**Datum der Stellungnahme:**

30.10.2025

**Kontaktperson bei Fragen (Name/Tel./E-Mail):**

Edward Weber / 031 328 58 66 / [edward.weber@verkehrsclub.ch](mailto:edward.weber@verkehrsclub.ch)

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme bis am 31. Oktober 2025 elektronisch an [vernehmlassung.paket-ch-eu@eda.admin.ch](mailto:vernehmlassung.paket-ch-eu@eda.admin.ch) zu senden. Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns **Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument** zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

**1. Allgemein: Sind Sie damit einverstanden, die bilateralen Beziehungen zur Europäischen Union (EU) zu stabilisieren und weiterzuentwickeln?**

Keine Bemerkung.

## 2. Verhandlungen: Wie beurteilen Sie die Abkommen, Protokolle und gemeinsamen Erklärungen, welche die Schweiz mit der Europäischen Union (EU) ausgehandelt hat?

### Luftverkehr

In einem ersten Teil gehen wir auf das Verhandlungsergebnis im Bereich Kabotage ein. In einem zweiten Teil äussern wir uns zum Verhandlungsergebnis bezüglich der künftigen Übernahme von EU-Recht im Bereich des Luftverkehrsabkommens und in demjenigen Teils des Abkommens über die staatlichen Beihilfen, der explizit das Luftverkehrsabkommen betreffen. Zur vorgeschlagenen Gesetzgebung zwecks innenpolitischer Umsetzung, die spezifisch den Luftverkehr betrifft, haben wir keine Bemerkungen.

Als im Thema Flugverkehr aktive Umweltorganisation sehen wir in der Aufhebung des Verbots, Schweizer Luftverkehrsunternehmen innereuropäische Flüge anzubieten, ablehnend gegenüber. Dies insbesondere aus folgenden Gründen.

1. Zusätzliche Flugbewegungen aus der Schweiz: Der Bund führt aus, dass durch die Erlaubnis für Schweizer Fluggesellschaften, Flüge zwischen EU-Staaten anbieten zu dürfen, die Zahl der Flugbewegungen in die Schweiz und wohl auch aus der Schweiz durch diese Neuerung mittelfristig stärker ansteigt als ohne Anpassung des Luftverkehrsabkommens. (Erl. Bericht S. 429: „Es ist davon auszugehen, dass eine fehlende Aktualisierung langfristig zu weniger Direktverbindungen in die Schweiz führen würde.“). Entsprechend wird es der Schweiz durch die zusätzliche Mengenausweitung noch schwerer fallen, die Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs so weit zu senken, dass die Schweiz das beschlossene Netto-Null-Treibhausgasziel erreicht, zu dem ab 2050 auch Flugemissionen in der Schweiz getanker Treibstoffe gleichwertig wie andere Emissionen zählen. In keinem anderen Sektor sind die Treibhausgasemissionen so bedeutend (Gemäss Bund bei einer ganzheitlichen Betrachtung 27% der Schweizer Emissionen), pro Kopf derart stark über dem Niveau der Nachbarstaaten (doppelt so hoch) und derart wachsend wie im Flugverkehr.

2. Zusätzliche innereuropäische Flüge sind nicht erstrebenswert. Die Erlaubnis für Schweizer Fluggesellschaften, Flüge innerhalb der EU durchzuführen und das Gegenrecht für europäische Fluggesellschaften innerhalb der Schweiz (Aufhebung der Kabotage) führt zu zusätzlichen Flügen und damit zu zusätzlichen Treibhausgas-, Lärm- und Abgasemissionen, auch wenn in einzelnen Fällen denkbar ist, dass auf Flughäfen ohne zusätzliche Kapazitäten auch längere durch kürzere Flüge ersetzt werden könnten. Wir bedauern, dass die Schweiz gemäss ihrem Verhandlungsmandat nicht ein weiter wie bisher (wonach Schweizer Fluggesellschaften keine Flüge zwischen EU-Staaten anbieten dürfen) angestrebt hat, da der Bund selbst festhält, dass die aktuelle Situation nur eine „leichte Einschränkung“ für die Luftfahrtunternehmen der Schweiz und der EU darstellt (Erl. Bericht, S. 455). Unverständlich ist

für uns, dass im erläuternden Bericht „von keinen nennenswerten negativen Auswirkungen auf die Umwelt“ geschlossen wird, weil in der Schweiz keine relative Erhöhung der Anzahl Flugbewegungen stattfindet. Offenbar sind Umweltauswirkungen im Ausland für den Bundesrat schlicht nicht erwähnenswert. Wir erwarten vom Bund, dass im Kapitel zu den Auswirkungen auf die Umwelt jeweils die Auswirkungen der Schweizer Politik im Ausland nicht verschwiegen wird. Die Aufhebung des Kabotageverbots ist nicht nur nicht im Interesse der Schweizer Klimapolitik, die ansonsten die Emissionsminderung im Ausland als Ziel immer sehr betont. Sie ist auch nicht im Sinne der Politik der EU. Viele EU-Staaten verfügen über ein Bahnangebot, das einen schnelleren Verkehr zwischen Agglomerationen erlaubt, als dies in der Schweiz der Fall ist (z.B. F, D, I, E, GB). Namhafte Grossprojekte für schnellere Bahnverbindungen in Europa sind im Bau, u.a. auch zur Erschliessung von Destinationen mit aktuell einem grossen Anteil an Flugreisen wie z.B. nach Skandinavien oder ins Baltikum. Durch die Erlaubnis von zusätzlichem Flugangebot für vergleichsweise kurze Strecken werden diese Investitionen konkurrenziert, was Erfolgsgeschichten wie z.B. der Bau des Eurotunnels eine war, erschwert.

Ebenso kritisch sehen wir die Übernahme von künftigem EU-Recht, da diese gemäss Verhandlungsergebnis der Integrationsmethode zu erfolgen hat, was gleichwertige schweiz-spezifische Umsetzungen leider sehr erschwert.

Das EU-Recht ist nicht vorbildlich, wenn schon wäre eine souveräne Angleichung an das nationale Recht einzelner EU-Staaten anzustreben: Die Regulierung von Flugemissionen ist in den EU-Staaten schwach, z.T. auch schwächer als in der Schweiz. Z.B. kennt die EU keine verbindliche Berücksichtigung der Flugemissionen bei Netto-Null-Klimazielen wie im Schweizer Klima- und Innovationsschutzgesetz KIG Art. 3 und in EU-Staaten gelten Lärmschutzvorgaben und -gebühren, die hinter den Regelungen in der Schweiz zurückbleiben. Die Schweiz fördert damit ein Schutzniveau, das unter dem Schweizerischen zurückbleibt. Dort wo EU-Staaten hingegen weiterreichende politische Instrumente kennen (z.B. Flugticketangaben) sind diese nicht Teil des EU-Rechts sondern Teil der nationalen Gesetzgebung, so dass mit einer verstärkten Übernahme von EU-Recht kein race to the top (Angleichung der Schweizer Politik ans EU-Ausland) bzgl. Umweltschutz stattfinden kann.

Die Tatsache, dass es der Schweiz im Gegensatz zum Landverkehrsabkommen nicht gelungen ist, beim Luftfahrtsabkommen eine andere Lösung als die Integrationsmethode zur Übernahme von EU-Recht auszuhandeln, sehen wir deshalb als zusätzliche Gefahr für das Umweltschutzniveau der Schweizer Gesetzgebung im Bereich Flugverkehr. Während wir in den Bereichen Security und Safety anerkennen, dass es für die Schweiz vorteilhaft ist, wenn EU-Recht für die Zivilluftfahrt ohne explizite Überführung in Schweizer Verordnungen oder Richtlinien unmittelbar nach dem Ausbleiben anderslautender Äusserungen im gemischten Ausschuss Schweiz EU rechtsverbindlich gilt, halten wir es bei Umweltthemen für angezeigt, dass die Schweiz ihre Interessen wahr, auf die spezielle Schweizer Ausgangslage hinweist und massgeschneiderte Lösungen sucht, die im Sinn und Geist des EU-Rechtes sind und deshalb problemlos als gleichwertig oder strenger von der EU akzeptiert werden dürften. Ohne innenpolitische Diskussion (weil z.B. ohne Verordnungsanpassung auch keine Vernehmlassung stattfinden könnte) ist der Wettbewerb der besten Ideen für eine möglichst schweizerische Umsetzung erheblich reduziert. Zu den schweiz-spezifischen Ausgangslagen gehören im Kontext umweltrelevanten Emissionen insbesondere die im europäischen Vergleich fast rekorddichte Besiedelung des Schweizer Mittellandes, die rekordhohen Emissionen der Schweizer Bevölkerung durch das flugintensive Verkehrsverhalten pro Kopf oder die Tatsache, dass im Bereich der erneuerbaren synthetischen Treibstoffen die Schweiz technologisch führend ist, so dass ein

Grossteil der Wertschöpfung in der Schweiz anfällt und dass das Schweizer Recht Förderinstrumente für ökologische Innovation im Flugverkehr kennt, die über jene in den EU-Staaten hinausgehen (Spezialfinanzierung Luftverkehr, Teilzweckbindung der Einnahmen des Emissionshandelszertifikatserlöse für Klimaschutzmassnahmen in Flugverkehr gemäss CO2G). Diesen Spezifika muss bei der Umsetzung von neuem EU-Recht im Flugbereich Rechnung getragen werden können. Die Wahrung der Rechte des Parlaments wozu auch gehört, dass sich Legislativkommissionen bei Verordnungs- oder gleichwertigen Änderungen konsultieren lassen können, und die Information der interessierten Kreise wozu auch im Flugverkehr aktive Umweltorganisationen und Koalitionen gehören, ist nicht zu unterschätzen.

Bei der mit dem Abkommen verpflichtend werdenden Teilnahme an Massnahmen zur Flugroutenplanung (SESAR 3 und single european sky) sehen wir aus Umweltsicht Chancen und Risiken. Europaweite Änderungen der Flugrouten besitzen grosses Potential zu Senkung der Umweltbelastung. Bei Flugroutenanpassungen bestehen jedoch immer auch trade-offs, die theoretisch auch zu Lasten der Umwelt erfolgen könnten. Würden die Flugrouten im EU-Recht so verändert, dass in Bezug auf den Flugverkehr über der Schweiz entweder die besonders treibhausgasintensiven Nicht-CO2-Emissionen des Flugverkehrs erhöht statt gesenkt würden, dass der Treibstoffverbrauch ansteigt statt abnimmt, oder aber, dass im Themenbereich Fluglärm das Ausmass oder die Zahl Betroffener ansteigt statt abnimmt, wäre eine geänderte Flugroutenplanung ein ökologischer Rückschritt. Wir erwarten von der Schweiz deshalb, dass sie im Rahmen des decision shapings im Bereich Flugroutenänderungen ihre Interessen mit Vehemenz einbringt. Änderungen in der Flugroutenplanung sind so auszugestalten, dass die Treibhausgasemissionen von Nicht-CO2-Emissionen von in der Schweiz betankten Flugzeugen deutlich sinken. Andernfalls wären nämlich einschneidendere Massnahmen nötig, damit der Flugverkehr im Vielfliegerland Schweiz seinen Beitrag an das Netto Null Klimaziel der Schweiz leistet. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Tageszeit der Flüge und der Sonnenstand der überflogenen Gebiete gemäss neuen Erkenntnissen einen viel grösseren Einfluss auf ihre Klimawirkung haben als bisher angenommen. Verheerend auf die Klimabilanz des Flugverkehrs wirken sich insbesondere Flüge zu nächtlichen Stunden über polnahe Regionen aus.<sup>1</sup> Änderungen der Flugrouten, die bei schlecht mit anderen Verkehrsmitteln erreichbaren Destinationen in Nordamerika oder Nordeuropa dazu führen, dass in der Schweiz betankte Flüge länger als bisher zu nächtlicher Tageszeit über polnahe Gebiete fliegen, vergrössern entsprechend stark den Klimabelastung des Flugverkehrs ab der Schweiz und sind deshalb aus schweizerischer und mitteleuropäischer Perspektive mit der verfolgten Klimapolitik schlicht nicht vereinbar und deshalb nicht akzeptabel.

Im Bereich der Auswirkungen von Flugroutenänderungen auf die Lärmemissionen ist insbesondere auf die im europäischen Vergleich dichte Besiedlung des Schweizer Mittellandes hinzuweisen. Wir nehmen zur Kenntnis, dass sich bezüglich Flugrouten keine Gesetzesänderungen ergeben, so dass die Schweiz insbesondere bei Anflugregimen inkl. Nachtflugregime weiterhin autonom handeln können.

---

<sup>1</sup> CE Delft 2023, Aviation Non-CO2 estimator (ANCO) A tool for quantifying the non-CO2 climate impact of aviation [https://co2emissiefactoren.nl/media/sources/CE\\_Delft\\_220402\\_Aviation-Non-CO2-estimator-ANCO\\_Final\\_v4.pdf](https://co2emissiefactoren.nl/media/sources/CE_Delft_220402_Aviation-Non-CO2-estimator-ANCO_Final_v4.pdf)

Bezüglich den erneuerbaren Flugtreibstoffen SAF stehen wir einer europaweiten Harmonisierung grundsätzlich positiv gegenüber, damit alle europäischen Staaten einen Beitrag zum Klimaschutz im Flugverkehr leisten. Wir sehen jedoch nicht, inwiefern eine Anpassung des Luftverkehrsabkommens dafür zwingend sein soll, so dass dies als Argument für das geänderte Abkommen von Seiten Bund angeführt wird. Der Bund hat im Juli kommuniziert, dass er die Vorgabe des neuen CO<sub>2</sub>-Gesetzes in diesem Bereich umsetzen kann – offenbar auf der Grundlage des bestehenden Abkommens. Während wir bei den SAFs nichts gegen ein koordiniertes Vorgehen bzgl. Produktionsstandorte und Transport (inkl. book and claim) einzuwenden haben, sind die Mindestvorgaben der EU bzgl. Qualität und Mengen alles andere als vorbildlich. Sie zielen viel zu stark auf biogene alternative Kraftstoffe, die in viel zu kleinen Mengen verfügbar sind, um das globale Klimaproblem des Flugverkehrs zu lösen. Beim beizumischenden Anteil wird es für die Schweiz mit ihrer flugverkehrsintensiven Bevölkerung, der hohen Kaufkraft und Chance, bei Forschung und Entwicklung synthetischer Flugtreibstoffe führend zu bleiben, notwendig sein, schneller voranzugehen und höherer Anteile von den Airlines zu verlangen. Die Schweiz wird den Handlungsspielraum nutzen müssen, wie er für EU-Staaten besteht. Hierzu ist ein Präzedenzfall vorhanden. Deutschland hat gleichzeitig mit dem EU-Beimischungsrecht zu den Mindestanteilen eine nationale Gesetzgebung in Kraft, die höhere Anteile von den Airlines verlangt. Trotz Integrationsmethode erwarten wir von der Schweiz also im Bereich der alternativen Flugtreibstoffe jeweils zu prüfen, ob im Lichte des nationalen Rechts (insb. Art. 3 KIG) weitergehende Regelungen sinnvoll sind und diese rechtzeitig im gemischten Ausschuss Schweiz-EU anzukündigen.

Zu den Regelungen des Abkommens zu den staatlichen Beihilfen im Themenbereich Luftverkehr:

Wir entnehmen den Ausführungen, dass staatliche Beihilfen in wirtschaftlich ausserordentlichen Zeiten wie sie die Schweiz während der Pandemie gegenüber Swiss und Edelweiss gewährt hat, weiterhin zulässig sind. Wir folgern an den Ausführungen aber auch, dass diese weiterhin auch unter Auflagen gewährt werden können, wobei künftig vermehrt auch umweltrelevante Auflagen zu wählen sind.

Eine Umweltrelevanz sehen wir auch bezüglich den EU-rechtlichen Vorgaben für Regionalflughäfen. Wie erwähnt sind diese jedoch aktuell in Überarbeitung und in der ungleich kleineren Schweiz herrscht ein anderes Verständnis vor, was unter einer «Region» zu verstehen ist, so dass die Schweiz - wenn überhaupt - dann nur unter Berücksichtigung des ungleich kleinen Einzugsgebietes hiesiger Regionalflughäfen und der bescheidenen volkswirtschaftlichen Bedeutung Schweizer Regionalflughäfen die entsprechenden Regelungen übernehmen und anwenden sollte.

## **Landverkehrsabkommen**

Wir beurteilen das Verhandlungsergebnis insgesamt als positiv, weil es dank wichtigen Ausnahmen im Schienen- und Strassenverkehr bescheidene ökologische Verbesserungen ermöglicht, die mit dem aktuellen Landverkehrsabkommen nicht möglich waren oder von der Schweizer Politik noch nicht angestossen worden sind.

Ebenso wichtig wie die materiellen Änderungen stufen wir die prozedurale Frage ein, dass die Integration künftigen EU-Rechtes in diesem Abkommen ganz im Gegensatz zum Luftverkehrsabkommen nicht per Integrationsmethode erfolgt, so dass es der Schweiz problemlos möglich ist, ökologisch weitergehende Bestimmungen zu wählen und expliziter und einfacher schweizerische Besonderheiten zu berücksichtigen.

### Strassengüterverkehr

Mit Befriedigung haben wir zur Kenntnis genommen, dass Verhandlungserfolge der Bilateralen I verteidigt werden konnten, die für die Güterverlagerung auf die Scheine entscheidende Errungenschaften der Schweizer Verlagerungspolitik darstellen. Sie waren für die Mehrheitsfähigkeit der Bilateralen I entscheidend und sind unverändert von grösster Bedeutung. Das Resultat der Volksabstimmung vom letzten November zum Nationalstrassenausbau hat gezeigt, dass die Schweizer Bevölkerung Kapazitätserweiterungen im Nationalstrassennetz gleichermassen ablehnt wie in den 1990er-Jahren (Annahme der Alpeninitiative) und kurz nach der Jahrtausendwende (Ablehnung des Avanti-Gegenvorschlags). Dass zumindest die von der EU anlässlich der Bilateralen I gemachten Zugeständnisse von einer Angleichung ans EU-Recht ausgenommen sind, ist deshalb das absolute Minimum. Dies betrifft die LSVA, die 40-Tonnen-Limite, das Nachtfahrverbot und damit den Nachtsprung, das Sonntagsfahrverbot und die Anerkennung der Verfassungsbestimmung zur Verlagerung des Alpenquerenden Güterverkehrs (Inhalt der Alpen-Initiative).

Positiv werten wir auch, dass im Güterverkehrsverlagerungsgesetz keine Änderungen vorgenommen werden müssen, so dass u.a. das Verlagerungsziel vollständig abgesichert ist.

Negativ beurteilen wir, dass der Maximalbetrag für eine Durchfahrt durch die Schweiz weiterhin auf nur Fr. 325.- fixiert ist. Die Klimaschadenskosten, also die Kosten, die eine Tonne CO<sub>2</sub> verursacht, sind seit dem 1990er-Jahren massiv nach oben korrigiert worden, während der Treibstoffverbrauch von LKWs pro Kilometer in der gleichen Zeit nur vergleichsweise wenig gesunken ist. Entsprechend sind die externen Kosten des Strassengüterverkehrs – die gemäss Verfassung durch die LSVA zu internalisieren sind – bei der Festlegung dieser Obergrenze von Fr. 325.- in den Bilateralen I massiv unterschätzt worden. Weil mit der EU-Wegkostenrichtlinie eine gewisse Angleichung der EU-Politik an die Schweizer Verkehrspolitik stattgefunden hat und Europa inklusive der Schweiz klare klimapolitische Ziele verfolgt, die in unerreichbare Ferne zu entschwinden drohen, hätte es gelingen müssen diese vertragliche Obergrenze anzuheben, damit Klimaschutz und die Verlagerungswirkung durch die Alpen (ein vom Klimawandel besonders gezeichnetes Gebiet) verbessert werden können.

Enttäuschend ist auch, dass weiterhin eine Obergrenze für eine Maut gilt und, dass bei deren Einführung eine Senkung der LSVA nötig würde (Änderungsprotokoll Art. 1 Abs. 10 zu Art. 42 LVA).

Wir teilen deshalb die Einschätzung des Bundesrates nicht, dass mit den gemachten Änderungen im Landverkehrsabkommen die Verlagerungswirkung und die LSVA-bedingten Einnahmen zur Bahnfinanzierung aufrechterhalten werden können, zumal die Änderungen weit hinter den klima- und verlagerungspolitischen Zielen der Schweiz liegen (-57%-Richtwert für die THG-Emissionsreduktion gegenüber 1990 des Landverkehrs bis 2040 gemäss KIG; Netto Null THG Ziel 2050 d.h. für den Strassengüterverkehr deutlich früher damit dieses über alle Emissionssektoren betrachtet eingehalten werden kann, Güterverlagerungsziel im GVVG, modal-split-Verschiebungsauftrag für den Personenverkehr gemäss Motionen Candinas et al. was ohne Zusatzeinnahmen für den Bahnausbau illusorisch ist).

Als überfällige Verbesserung werten wir, dass die Zahl der Abgabekategorien der LSVA nicht mehr auf deren drei beschränkt ist und dass bei den Bestimmungen für diese auf den expliziten Verweis auf die EURO-Normen verzichtet wird, der aus einer Zeit stammt als noch die Luftreinhaltung und nicht der Klimaschaden das Hauptumweltproblem des Strassengüterverkehrs war. Diese Aktualisierungen sind eine Selbstverständlichkeit, die die Schweiz längst hätte im gemischten Ausschuss anregen müssen, widersprach es doch dem EU-Anliegen eines level playing fields und der Integration der Schweiz in den Binnenmarkt im Bereich Landverkehr, dass der Schweiz aus formaljuristischen Gründen verwehrt wurde, was von EU-Staaten mit der Wegkostenrichtlinie längst erwünscht war. Unverständlich ist, dass verbrauchsbasierte Kriterien bei der LSVA-Abgabenhöhe hingegen nur mit dem Einverständnis des gemischten Ausschusses Schweiz EU möglich sein werden. Ein finanzieller Anreiz zur Förderung der Stromeffizienz und damit ein Beitrag zur Versorgungssicherheit oder aber zur Förderung von bidirektional ladbaren Elektro-LKWs zwecks Entlastung der im Europäischen Kontext bedeutenden Schweizer Stromnetze ist wohl auch im Interesse der Strompolitik der EU.

Wir erwarten vom Bundesrat, dass er spätestens anlässlich der Verabschiedung der neuen Schwerverkehrsabgabeverordnung SVAV zur Umsetzung der aktuell behandelten SVAG-Reform «Weiterentwicklung LSVA» von den neuen Möglichkeiten in beträchtlichem Ausmass gebraucht macht.

Wir begrüssen, dass gemäss Art. 32a LVA eine «Begrenzung der Strassenkapazität auf den derzeitigen Umfang nicht als einseitige mengenmässige Beschränkung» im Sinne des EU-Rechtes gilt. Diese Bestimmung könnte über den Gotthardstrassentunnel hinaus Bedeutung erlangen.

#### Grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr

Da der Schweiz in wichtigen Punkten Ausnahmen gewährt wurden, unterstützen wir die Neuerungen. Der Vorrang des Taktfahrplans mit seinen europaweit einzigartig gut aufeinander abgestützten Umsteigemöglichkeiten ist für einen kundenfreundlichen öffentlichen Verkehr entscheidend. Für den Schutz des Taktfahrplans wesentlich ist auch, dass die Schweiz unverändert die Kompetenz besitzt, stark verspätete Züge auf dem Schweizer Netz nicht mehr weiterfahren zu lassen, falls dadurch der Taktfahrplan in der Schweiz zu stark leidet.

Auch die Tarifintegration und damit die Gültigkeit des bestehenden Ticketsortiments erachten wir als erfreulich, was die Bahnunternehmen nicht daran hindert, Billette für grenzüberschreitenden Züge zu jeweils eigenen (preislichen) Konditionen anzubieten, was bereits heute die Preisnachteile gegenüber dem Flugverkehr tendenziell ein klein wenig reduziert.

Von einem ergänzenden Angebot an grenzüberschreitende Bahnverbindungen betrieben durch ausländische Bahnunternehmen erhoffen wir uns und erhofft sich die Kundschaft punktuell neue Direktverbindungen, was einen gewissen Beitrag zu attraktiven Flugalternativen leisten kann. Momentan werden (zu) viele besonders häufige Flugdestinationen nur mit umsteigeintensiven Bahnverbindungen bedient, die häufig auch durch eine nicht schnellstmögliche Streckenführung auffallen (z.B. London, Barcelona, Brüssel). Zumindest in Randstunden (Nachtzüge) sind im grenznahen Ausland z.T. freie Trassen verfügbar.



Mit Blick auf den Service Public der in der Schweiz verkehrenden Züge ist erfreulich, dass es sich bei den neuen grenzüberschreitenden Angeboten ausländischer Bahnunternehmen gemäss Botschaft, S. 430 um ein zum Taktfahrplan nachweislich zusätzliches Angebot handeln muss, das auch den bestellten und mit Mitteln der öffentlichen Hand abgegoltenen öffentlichen Regionalverkehr nicht konkurrenzieren darf. Auch weil Kooperationen von schweizerischen und ausländischen Bahnunternehmen unverändert möglich sind, sehen wir das bestehende Bahnangebot in keiner Weise gefährdet. Der Betrieb von grenzüberschreitenden Verbindungen in Kooperation mit ausländischen (staatlichen) Bahnunternehmen führt jedoch nicht automatisch zu möglichst häufigen oder möglichst kundenfreundlichen Verbindungen ab der Schweiz, wie verschiedene Beispiele zeigen. Beispiele für aktuelle Probleme sind die SBB-ÖBB Kooperation, die trotz Beiträgen aus dem CO2-Gesetz nicht zu einem zusätzlichen Nachtzugsangebot ab 2025 führte, das verbesserungsfähige Angebot von TGV Lyria von Genf in Richtung Lyon oder der Umstand, dass die Verbindung Zürich-Stuttgart bald jahrelang nicht mehr den Hauptbahnhof Stuttgart bedienen wird.

Wir anerkennen die Unabhängigkeit der Schweizerischen Trassenvergabestelle RailCom, erwarten aber vom Bund, dass er seine Bemühungen für Direktverbindungen ins Ausland (egal ob innerhalb oder ausserhalb von Kooperationsmodellen) intensiviert und dass Angebote, die Flugalternativen darstellen, z.B. in der Netznutzungsplanung ein besonderes Gewicht zukommt. Die vom Bund gesetzten und von der Stimmbevölkerung bestätigten Klimaziele und das erneute Wachstum des Flugverkehrs ab der Schweiz machen dies nötig.

Da bei den neuen grenzüberschreitenden Angeboten die Kabotage im Nebenzweck erfreulicherweise möglich wird, wird das Bahnangebot innerhalb der Schweiz im nicht sehr städtischen Grenzgebiet allenfalls vereinzelt verbessert.

Dass die unabhängige schweizerische Trassenvergabestelle RailCom im Wesentlichen gleich weiterbetrieben werden kann und die Trassenvergabe auch bei Gesuchen ausländischer Bahnunternehmen immer durch eine Schweizer Behörde nach vom Schweizer Gesetzgeber festgelegten Kriterien erfolgt, hilft der Akzeptanz der zusätzlichen von ausländischen Unternehmen gefahrenen Angeboten. In Kombination mit dem neuen Gesetz für die innerstaatliche Überprüfung des Beihilfeabkommens hat die Schweiz im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine beeindruckend kreative Lösung ohne Schweizer Souveränitätsverlust gefunden, was im Abstimmungskampf wichtig werden könnte.

Wir erwarten, dass die intensivierte Zusammenarbeit mit ausländischen Bahnunternehmen in- und ausserhalb des ERA dazu beiträgt, dass der Buchungsprozess für internationale Bahnreisen ab der Schweiz vereinfacht und vereinheitlicht werden kann, ist doch das Ticketing der Bahn nach wie vor massiv umständlicher als bei Flugreisen. Gemeinsame Buchungsplattformen für internationale Zugreisen sind nötig.

Wir unterstützen die innenpolitische gesetzliche Umsetzung. Zu jenem Teil des Abkommens zu den staatlichen Beihilfen, das explizit den Landverkehr betrifft, haben wir keine Bemerkungen.

### 3. Wie beurteilen Sie die inländische Umsetzung?

#### 1.1. Allgemeine Bemerkungen

Text eingeben.

Bundesgesetze	Betroffener Artikel	Allfälliger Änderungs-vorschlag	Bemerkungen
1.2. Stabilisierungsteil			
1.2.1. Staatliche Beihilfen			
Neues Gesetz			
1.2.1.1. Bundesgesetz über die Überwachung von [staatlichen] Beihilfen (BHÜG)			
Gesetzesanpassungen			

Bundesgesetze	Betroffener Artikel	Allfälliger Änderungs-vorschlag	Bemerkungen
1.2.1.2. Bundesgerichtsgesetz (BGG, SR 173.110)			
1.2.1.3. Verwaltungsgerichtsgesetz (VGG, SR 173.32)			
1.2.1.4. Kartellgesetz (KG, SR 251)			
1.2.1.5. Luftfahrtgesetz (LFG, SR 748.0)	-	-	-
1.2.1.6. Preisüberwachungsgesetz (PüG, SR 942.20)			
<b>1.2.2. Personenfreizügigkeit: Zuwanderung</b>			
Neues Gesetz			
1.2.2.1. Bundesgesetz über die Verwaltungszusammenarbeit im Bereich der Anerkennung von Berufsqualifikationen (Binnenmarkt-Informationssystem) (BGVB)			
Gesetzesanpassungen			

Bundesgesetze	Betroffener Artikel	Allfälliger Änderungs-vorschlag	Bemerkungen
1.2.2.2. Bundesgesetz über die Ausländerinnen und Ausländer und über die Integration (AIG, SR 142.20)			
1.2.2.3. Arbeitsvermittlungsgesetz (AVG, SR 823.11)			
1.2.2.4. Bundesgesetz über die Eidgenössischen Technischen Hochschulen (ETH-Gesetz, SR 414.110)			
1.2.2.5. Bundesgesetz über die Förderung der Hochschulen und Koordination im schweizerischen Hochschulbereich (HFKG, SR 414.20)			
1.2.2.6. Bundesgesetz über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVG, SR 831.40)			
1.2.2.7. Freizügigkeitsgesetz (FZG, SR 831.42)			
1.2.2.8. Schweizerisches Zivilgesetzbuch (ZGB, SR 210)			
1.2.2.9. Bundesgesetz über die Meldepflicht und die Nachprüfung der Berufsqualifikationen von Dienstleistungserbringenden und -erbringern in reglementierten berufen (BGMD, SR 935.01)			
1.2.2.10. Medizinalberufegesetz (MedBG, SR 811.11)			
1.2.2.11. Gesundheitsberufegesetz (GesBG, SR 811.21)			

Bundesgesetze	Betroffener Artikel	Allfälliger Änderungs-vorschlag	Bemerkungen
1.2.2.12. Psychologieberufegesetz (PsyG, SR 935.81)			
<b>1.2.3. Personenfreizügigkeit: Lohnschutz</b>			
Gesetzesanpassungen			
1.2.3.1. Bundesgesetz über die flankierenden Massnahmen bei entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und über die Kontrolle der in Normalarbeitsverträgen vorgesehenen Mindestlöhne (Entsendegesetz, EntsG, SR 823.20)			
1.2.3.2. Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB, SR 172.056.1) <i>(siehe auch unter 3.2.5 Finanzieller Beitrag der Schweiz)</i>			
1.2.3.3. Obligationenrecht (OR, SR 220)			
1.2.3.4. Bundesgesetz über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen (AVEG, SR 221.215.311)			
1.2.3.5. Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs (SchKG, SR 281.1)			
<b>1.2.4. Landverkehr</b>			
Gesetzesanpassungen			

Bundesgesetze	Betroffener Artikel	Allfälliger Änderungs-vorschlag	Bemerkungen
1.2.4.1. Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101)			
1.2.4.2. Personenbeförderungsgesetz (PBG, SR 745.1)			
<b>1.2.5. Finanzieller Beitrag der Schweiz</b>			
Neues Gesetz			
1.2.5.1. Bundesgesetz über die Beiträge der Schweiz zur Stärkung der Kohäsion in Europa (Kohäsionsbeitragsgesetz, KoBG)			
Gesetzesanpassungen			
1.2.5.2. Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB, SR 172.056.1) <i>(siehe auch unter 3.2.3 Personenfreizügigkeit: Lohnschutz)</i>			
1.2.5.3. Bundesgesetz über Massnahmen zur zivilen Friedensförderung und Stärkung der Menschenrechte (SR 193.9)			

Bundesgesetze	Betroffener Artikel	Allfälliger Änderungs-vorschlag	Bemerkungen
<b>1.3. Weiterentwicklungsteil</b>			
<b>1.3.1. Strom</b>			
Gesetzesanpassungen			
1.3.1.1. Energiegesetz (EnG, SR 730.0)			
1.3.1.2. Stromversorgungsgesetz (StromVG, SR 734.7)			
1.3.1.3. Bundesgesetz über die Aufsicht und Transparenz in den Energiegrosshandelsmärkten (BATE)			
<b>1.3.2. Lebensmittelsicherheit</b>			
Gesetzesanpassungen			

- 1.3.2.1. Tierschutzgesetz (TSchG, SR 455)
- 1.3.2.2. Bundesgesetz über Lebensmittel und  
Gebrauchsgegenstände (LMG, SR  
817.0)
- 1.3.2.3. Bundesgesetz über die Landwirtschaft  
(LwG, SR 910.1)
- 1.3.2.4. Bundesgesetz über den Wald (Wald-  
gesetz, WaG, SR 921.0)
- 1.3.2.5. Tierseuchengesetz (TSG, SR 916.40)



#### **4. Gesamtbeurteilung: Wie beurteilen Sie das Paket Schweiz-EU (Verhandlungsergebnis und dazugehörige inländischen Umsetzung)?**

Der VCS fordert, dass die Umsetzung in der Schweiz konsequent natur- und klimaverträglich erfolgen muss.

Insgesamt bewertet der VCS das Paket positiv - als strategische Chance, Klima- und Biodiversitätsschutz im europäischen Verbund zu stärken und die Schweiz auf Kurs Richtung Netto-Null zu bringen - unter der klaren Bedingung, dass ökologische Leitplanken verbindlich verankert und Umweltorganisationen aktiv in die Umsetzung einbezogen werden.