



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

Bundesgesetz über das Entlastungspaket 2027 – Stellungnahme der Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit (KLUG)

Bern, 04.05.2025

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten um wohlwollende Prüfung unserer Anliegen

Mit freundlichen Grüssen

Yves Chatton
Geschäftsführer der KLUG

Einnahmenseitige Massnahmen

Das Kürzungspaket schlägt fast ausschliesslich Massnahmen vor, welche die Ausgaben des Bundes reduzieren sollen. Um den Bundeshaushalt zu entlasten, gäbe es jedoch auch auf der Einnahmenseite diverse Möglichkeiten. Im Bereich des Flugverkehrs fordern wir folgende Massnahme, welche nicht nur zur Entlastung der Staatskasse beitragen, sondern auch zur Erreichung der Klimaziele.

Mineralölsteuergesetz vom 21. Juni 1996

Zur finanz- und klimapolitischen Optimierung des Mineralölsteuergesetzes schlagen wir zudem die folgende Gesetzes- und Verordnungsanpassung vor:

Aufhebung Mineralölsteuer-Befreiung des Flugverkehrs

Antrag: Art. 17 Abs. 2 Bst. a und b MinÖStG sind zu streichen. Ebenso ist Art. 33 MinÖStV aufzuheben.

Begründung: Der Treibstoff für internationale Flüge ist von der Mineralölsteuer befreit. Dadurch entgehen dem Bund jährliche Einnahmen in der Höhe von rund einer Milliarde Franken und es entstehen zusätzliche Treibhausgasemissionen von 1 Mio. Tonnen pro Jahr. Der Luftverkehr wird mit dieser Steuerbefreiung künstlich verbilligt und die anderen Verkehrsträger für internationale Reisen (im eigenen Fahrzeug, Bahn, Fernbus etc.) werden benachteiligt. Mit der Aufhebung dieses Steuerprivilegs kann der Bundesrat Mehreinnahmen von bis zu einer Milliarde Franken pro Jahr sicherstellen und rund eine Million Tonnen CO₂ jährlich einsparen.

Das Völkerrecht erlaubt bilaterale Abkommen zur Umsetzung. Alternativ könnte auch eine Flugticketabgabe eingeführt werden. Auch mit dieser Massnahme wären nach dem Modell der [UREK-S](#) (2019) Einnahmen in der Höhe von 790 Mio. Franken möglich. Für die Grundlagen verweisen wir auf die Studie im Auftrag von [Swisscleantech](#) (2019).

2.20 Verzicht auf Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs und Förderung von Massnahmen zur Verhinderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

Antrag: Ablehnung sowohl der Änderungen bzgl. Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs (Art. 37a Abs. 1 und 2) als auch der Änderungen bzgl. Förderung von Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr (Art. 37a Abs. 3 und 4).

Die Änderungen könnten wir mittragen, falls gleichzeitig CO₂G und MinVG wie folgt geändert wird, was finanzpolitisch gleichwertig wäre:

14. CO₂-Gesetz vom 23. Dezember 2011:

Art. 37a Massnahmen zur Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene und zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr

1 Die Erlöse aus der Versteigerung der Emissionsrechte für Luftfahrzeuge werden im Umfang von 50 Prozent werden eingesetzt für

a Massnahmen zur Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene, insbesondere für die Förderung von Nachtzügen und

b Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr, insbesondere für die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen.

2 gemäss geltendem Recht

3 Am Ende eines Rechnungsjahres nicht ausgeschöpfte zweckgebundene Mittel können in den Folgejahren zusätzlich zu den Mitteln nach Absatz 1 verwendet werden.

4 gemäss geltendem Recht

5 gemäss geltendem Recht

18. Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel

Art. 37a Verteilung der Mittel Abs, 1, 2bis

1 Der Bund verwendet die zweckgebundenen Mittel für den Luftverkehr nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a nach folgendem Schlüssel:

a zu 60 - 70 Prozent für Beiträge an Umweltschutzmassnahmen und Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen, die der Luftverkehr nötig macht, insbesondere Massnahmen zur Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen.

c zu 5 - 17.5 Prozent für Beiträge an Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr.

2bis (neu) Für Beiträge zur Verminderung von Treibhausgasemissionen gelten Artikel 37a des CO₂-Gesetzes vom 23. Dezember 2011 Absätze 2 bis 6 sinngemäss.

Art. 37d Umweltschutz

h (neu) Beiträge an Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen insbesondere für die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen

Begründung: Die Abschaffung einer erst im März 2024 vom Parlament beschlossenen Massnahme verstösst gegen Treu und Glauben und schadet der Rechtssicherheit und der Planungssicherheit der betroffenen Unternehmen massiv.

Da internationale Tag- und Nachtzugsverbindungen als Flugalternativen dienen, stellen diese Verbindungen ebenso legitime Massnahmen zur Verringerung der exponentiell wachsenden Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs ab der Schweiz dar wie die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen. Mit den Erlösen aus Emissionshandelszertifikaten nur letzteres zu finanzieren ist deshalb nicht gerechtfertigt.

Wir unterbreiten einem in Bezug auf die Bundeskasse gleichwertigen Vorschlag bestehend aus folgenden Elementen: 1) *Kurzfristig* sind Massnahmen zur Verringerung von Treibhausgasemission des Luftverkehrs wie z.B. erneuerbare synthetische Treibstoffe *vollständig* und in gleichem Umfang wie gemäss geltendem Recht aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr zu finanzieren, was zu einer Folgeanpassung in Art. 37a und

wohl auch 37d MinVG führt. Dies ist verfassungsrechtlich problemlos möglich. Ein Blick in deren Finanzplanung zeigt denn auch, dass bereits geplant ist, 5 und später 10 Mio./Jahr aus diesen von der Mineralölsteuer auf einen Teil des Flugverkehrs generierten Mittel für die Finanzierung erneuerbarer synthetischer Treibstoffe zu verwenden.¹ Durch den Wegfall der Regionalflyhafenfinanzierung (Massnahme 2.24 des Entlastungspaketes) werden dort Mittel frei. 2) Die Mittel für internationale Tag- und Nachtzugsverbindungen können (bei Finanzierung der Klimaschutzmassnahmen des Flugverkehrs über die Spezialfinanzierung Luftverkehr statt den Emissionshandelszertifikaten) weiterhin vollständig gegenfinanziert werden, indem neu die Hälfte der Erlöse der Emissionshandelszertifikate anfangs ausschliesslich für Tag- und Nachtzugsverbindungen zweckgebunden werden. Die andere Hälfte kann analog Bundesrat zur Entlastung des Bundeshaushalts eingesetzt werden, so dass aus finanzpolitischer Sicht eine dem Vorschlag Bundesrat gleichwertige Regelung entsteht. 3) Als Gegenfinanzierung von Beiträgen für die Flugsicherung von Landesflughäfen und Flugsicherung auf Schweizer Flughäfen mit Staatsflügen ist Art. 131 Abs. 2bis zu nutzen, der besagt, dass wenn immer die Mittel für Umweltschutz, und Sicherheit (Safety und Security) des Luftverkehrs nicht ausreichen, ein Zuschlag auf mineralölsteuerpflichtige Flüge (d.h. Privatflüge) zu erheben ist. Dies ist hier offensichtlich der Fall (siehe auch Ausführungen zu 2.24.). Daraus ergibt sich eine weitere Folgeanpassung zur Mittelverwendung des Zuschlags, die beispielsweise als Abs. 1bis in Art. 37a erfolgen könnte (siehe Änderungsvorschlag zu Massnahme 2.24). 4) *Langfristig* werden die Einnahmen aus den Erlösen von Emissionshandelszertifikaten des Luftverkehrs steigen, so dass ein Teil der zweckgebundenen Hälfte dieser Einnahmen langfristig für Massnahmen zur Treibhausgasemissionen im Luftverkehr eingesetzt werden könnte. Deshalb ist die entsprechende Gesetzesgrundlage von Art. 37a Abs. 1 Bst. b CO2G aufrechtzuerhalten. Allerdings werden auch die Ausgaben für Tag- und Nachtzugsverbindungen mittelfristig mit zunehmenden Gesuchen ansteigen.

Die Änderung von Art. 37a Abs. 5 (respektive neu Ab. 3) CO2G lehnen wir klar ab. Bei der Produktion von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen ist mit starken Skaleneffekten und deshalb mit stark degressiven Kosten zu rechnen. Die Absicht des Gesetzgebers war, die Entwicklung in diesem Bereich, in der die Schweiz momentan mit ETH-spin offs führend ist, zu beschleunigen und so auch sicherzustellen, dass die Wertschöpfung in der Schweiz verbleibt. Würden von Beginn weg die Beiträge der öffentlichen Hand 50% nicht übersteigen, wäre dies gleichbedeutend mit einem vollständigen Verzicht. Dass in diesem Bereich früher als in allen anderen Bereichen der Gesetzgebung nun Folgeanpassungen an die Massnahme des Subventionsgesetzes (die wir ablehnen) gemacht werden soll, zeugt davon, dass sich das Finanzdepartement der Kostenstruktur dieser Zukunftstechnologie erneuerbare synthetische Flugtreibstoffe nicht bewusst ist. Wenig sachgerecht ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Beiträge im Rahmen der Spezialfinanzierung Luftverkehr nach Art. 37a ff MinVG weiterhin über 50% betragen dürfen, werden damit wie oben erwähnt doch ebenfalls erneuerbare synthetische Treibstoffe gefördert. Würde Abs. 3 gemäss Vorschlag Bundesrat für Abs.5 von Art. 37a CO2G geändert, wäre das ein Grund mehr, diejenige Hälfte der Emissionshandelszertifikatserlöse, die zweckgebunden bleibt, für internationale Tag- und Nachtzüge zu verwenden.

Aus dem aktuellen Mangel an Gesuchen für internationale Tag- und Nachtzugsverbindungen kann nicht auf den Finanzbedarf der nächsten Jahre geschlossen werden, denn über die genauen Förderbedingungen hat der Bund noch gar nicht entschieden, da die CO2-Verordnung, die per Anfang 2025 rückwirkend in Kraft gesetzt wird, noch nicht verabschiedet ist. Entsprechend kann es nicht überraschen, dass sich die Bahnunternehmen mit Gesuchen noch zurückhaltend, so lange nicht klar ist, mit Beiträgen in welcher Höhe sie rechnen

¹ Spezialfinanzierung Luftverkehr: [Mehrjahresprogramm 2024-2027](#)

können. Zudem beschränkt sich der Adressatenkreis dieser Massnahme nicht auf die SBB, auf deren fehlende Gesuche beim Voranschlag 2025 vom Bundesrat prominent hingewiesen wurde. Auch andere Bahnunternehmen wie die ÖBB oder TGV Lyria haben sich auf internationale Nacht- bzw. Tagzugsverbindungen ab der Schweiz spezialisiert und dürften Gesuche einreichen. In Bezug auf Nachtzüge (nicht nur nach Rom oder Barcelona) ist darauf hinzuweisen, dass diese Angebote nirgends ohne finanzielle Unterstützung eingeführt werden. Nachtzüge sind ähnlich wie ein funktionierender Flugbetrieb ab der Schweiz auch als Teil des Service public für die reisefreudige Schweizer Bevölkerung zu verstehen. Die Staaten Ostmitteleuropas mit ihren im Vergleich zur Schweiz bescheidenen finanziellen Mitteln leisten sich ein Nachtzugnetz, von dem die Vielfliegernation Schweiz noch weit entfernt ist.

Wenig Verständnis haben wir auch für die generelle Bemerkung im erläuternden Bericht internationale Tagzugsverbindungen könnten ohnehin kostendeckend betrieben werden, so dass eine Mitfinanzierung durch den Bund nicht nötig sei. Der Gesetzgeber war offensichtlich anderer Meinung. Für Nacht- aber auch für Tagzüge sind zum Teil hohe Trassengebühren für die Benutzung des ausländischen Schienennetzes zu entrichten. Zum Beispiel ist eine Direktverbindung Basel-London ohne Bahnstationwechsel in Paris mit hohen Trassengebühren durch den Ärmelkanal konfrontiert, was einen kostendeckenden Betrieb verunmöglicht.

Ähnlich wie bei der Finanzierung von alternativen Antrieben würden ständig ändernde Signale der Politik das stopp and go bei den betroffenen Transportunternehmen verlängern, das der Bund gemäss eigenen Angaben im Zusammenhang mit dem Voranschlag 2025 verhindern will. Die zahlreichen parlamentarischen Mehrheitsentscheide sind zu respektieren (2020: Förderung durch CO2-Gesetz 17.071, 2021: Ablehnung des CO2-Gesetzes in der Volksabstimmung, 2022: Förderung gemäss Botschaft des Bundesrats zum CO2-Gesetz nach 2024; Anfang 2024: Verabschiedung CO2-Gesetz nach 2024; Mitte 2024: angekündigte Kreditsperre des Bundesrates für 2025 und 2026, Ende 2024: Parlamentsentscheid für Vorbereitungsarbeiten mit Bundesmitteln 2025, 2025: Verzicht des Bundesrates auf eine Kreditsperre im Jahr 2025, Vernehmlassung zum Entlastungspaket mit Verzicht auf internationale Tag- und Nachtzugsfinanzierung). Dieses lange Hin und Her auf Kosten des Klimaschutzes ist der Politik unwürdig. Wir hoffen deshalb sehr, dass der Bundesrat auf unseren finanzpolitisch gleichwertigen Alternativvorschlag einsteigt.

2.24 Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen auf Bundesinteressen

Antrag: Wir begrüssen die vorgeschlagene Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen, sofern der folgende für die Bundeskasse gleichwertige Änderungsvorschlag berücksichtigt wird. Dieser ist ferner zu koordinieren mit dem Änderungsvorschlag zum MinVG bzgl. der Massnahme 2.20 (Finanzierung der Förderung des grenzüberschreitenden Personenschienenverkehrs im Umfang wie diese im März 2024 beim CO2G vom Parlament beschlossen wurde, siehe Ausführungen zu Massnahme 2.20).

Art 37f MinVG

Abs 1 Bst a streichen

Abs 1 Bst f streichen

Abs 2 streichen

Die Ausgaben für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten und die An- und Abflugsicherung auf Flughäfen, auf denen regelmässig Staatsgäste verkehren, sind

über einen Mineralölsteuerzuschlag auf den Luftverkehr gemäss Artikel 131 Absatz 2bis BV zu finanzieren.

Daraus ergeben sich zusätzliche Bestimmungen im MinVG. In Kombination mit dem Änderungsantrag zu Massnahme 2.20 z.B. wie folgt

Art. 37a MinVG Abs. 1, 1bis, 2bis

1 Der Bund verwendet die zweckgebundenen Mittel für den Luftverkehr nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a nach folgendem Schlüssel:

a zu 60 - 70 Prozent für Beiträge an Umweltschutzmassnahmen und Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen, die der Luftverkehr nötig macht, insbesondere Massnahmen zur Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen.

c zu 5 - 17.5 Prozent für Beiträge an Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr.

1bis Der Bund verwendet die zweckgebundenen Mittel für den Luftverkehr nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b für Beiträge an Massnahmen zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr. Der Bund kann insbesondere Beiträge an die Finanzierung von Flugsicherungsdiensten auf Landesflughäfen und von Flügen mit Staatsgästen auf schweizerischen Flugplätzen gewähren.

2bis (neu) Für Beiträge zur Verminderung von Treibhausgasemissionen gelten Artikel 37a des CO₂-Gesetzes vom 23. Dezember 2011 Absätze 2 bis 6 sinngemäss.

Die Finanzierung der Ausbildung ist abzuschaffen (oder allenfalls ebenfalls über diesen Zuschlag zu finanzieren).

Begründung: Regionalflughäfen sind nicht von nationaler Bedeutung, was auch explizit aus dem Luftfahrtgesetz hervorgeht. Nur schon deshalb ist der aktueller Subventionstatbestand nicht gerechtfertigt.

Aktuell kommt der Bund für 88 Prozent der Kosten der Flugsicherung von Privatflughäfen auf. Kaum ein Bereich wird von der öffentlichen Hand derart subventioniert wie Regionalflughäfen. Faktisch wird nicht die Verkehrssicherheit gewährleistet, sondern es werden Flugpreise quersubventioniert. Damit wird der Wettbewerb zu Gunsten der Business aviation verzerrt, zu Lasten aller anderen, sehr viel weniger klimabelastenden Verkehrsarten. Der Bund macht sich so zum Mitverursacher, dass insbesondere Destinationen in den Alpen von einem sehr kleinen Anteil der Gäste zunehmend per Flugzeug erreicht werden. Mit diesem Verhalten einer kleinen, der Schweiz ohnehin sehr treuen Kundengruppe wird der Klimawandel wie durch kein anderes Verhalten beschleunigt, was die Wertschöpfung der alpinen Tourismusregionen, die auf schneesichere oder zumindest kunstschneesichere Winter angewiesen sind, stark vermindert. Nicht einmal aus touristischer oder regionalpolitischer Sicht ist diese faktische Quersubventionierung der Flughafenbenützung haltbar.

Hinzu kommt, dass die Zahl der Flugbewegungen auf Regionalflughäfen in den letzten Jahren massiv zurückgegangen, ja geradezu eingebrochen sind. Eine unveränderte staatliche Mitfinanzierung wäre mit einer massiv tieferen Fördereffizienz verbunden als noch vor einigen Jahren. Dieser Strukturwandel hat zur Folge, dass die Regionalflughäfen mittlerweile fast nur noch von der Geschäftsfliegerei (Business Aviation) angeflogen werden, einer Branche, die ein extremes Luxusgut anbietet. Ein Luxusgut mit einer extrem schlechten Klimabilanz und einer inexistenten Preiselastizität. Die Flugsicherung der Business Aviation

von Seiten Bund zu unterstützen, stellt aktuell der vielleicht extremste aller ökologischen Fehlanreize dar. Zudem ist er auch ökonomisch sehr fragwürdig. Einführung dieses Finanzierungstatbestandes war der Anteil des Charterflugverkehrs auf diesen Flughäfen ungleich höher, so dass sich die Finanzierung noch eher als ein angeblicher service public rechtfertigen liesse.

Die Massnahme der Mineralölsteuerzuschlags für den Flugverkehr, soll gemäss Verfassung immer dann zur Anwendung kommen, wenn ansonsten die Mittel der Spezialfinanzierung "nicht ausreichen" (Art. 131 BV), um die nötigen Massnahmen für den Umweltschutz, die Sicherheit (Safety) und die technische Sicherheit (Security) der Luftfahrt zu finanzieren (Art. 87b BV). Dies ist bei der Erbringung der Flugsicherheitsdienste *der Landesflughäfen* offensichtlich der Fall, denn die Klimaschutzmassnahmen des Flugverkehrs sind mindestens ebenso sehr anspruchsberechtigt aus der Mineralölsteuer (statt dem Mineralölsteuerzuschlag) finanziert zu werden. Die bisherige Praxis, die Flugsicherung *der Landesflughäfen* aus der allgemeinen Bundeskasse zu finanzieren, ist hingegen kaum im Sinne der Verfassungsbestimmung von Art. 87b. Es sei auch darauf hingewiesen, dass damit vor allem auch die Überwachung von ausländischem Luftraum von der Schweiz querfinanziert wird. Zudem wurden die hier erwähnten Verfassungsbestimmungen von der Bevölkerung anlässlich der Volksabstimmung zum NAF erst vor wenigen Jahren bekräftigt.

Würde die Subventionierung von Regionalflughäfen dennoch weitergeführt (was wir ganz klar ablehnen), wären die entsprechenden Mittel wenn schon bundeskassenneutral gemäss Art. 131 Abs 2bis BV über einen höher zu wählenden Mineralölsteuerzuschlag oder besser über eine Erhöhung der Mineralölsteuer für den Flugverkehrs vollständig gegenzufinanzieren.

Wir unterstützen die Haltung des Bundesrates, wonach sich im Flugverkehr die Nutzerinnen und Nutzer stärker an den verursachten Kosten beteiligen und namentlich die Kosten der An- und Abflugsicherung übernehmen sollen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 53f). Der Vorschlag des Bundesrates kommt diesem Grundsatz der verursachergerechten Finanzierung jedoch nur ungenügend nach. Mit unserem Alternativvorschlag werden die Flugsicherungsdienste für die allgemeine Bevölkerung oder für Staatsgäste verursachergerecht über einen Mineralölsteuerzuschlag gemäss Art. 131 Abs. 2bis BV finanziert, während an ihrer Stelle die Klimaschutzmassnahmen des Flugverkehrs von den frei werdenden für den Flugverkehr zweckgebundenen Mittel in der Spezialfinanzierung Luftverkehr profitieren. Das ist offensichtlich verfassungskonform, sind doch explizit auch die Finanzierung von Umweltschutzmassnahmen Teil der Verfassungsbestimmung zur Spezialfinanzierung Flugverkehr und Klimaschutz fällt verfassungsrechtlich unter den Umweltschutz. Bei den Klimaschutzmassnahmen des Flugverkehrs wird so die mit dem CO₂-Gesetz verursachergerechte Finanzierung der Klimaschutzmassnahmen im Flugverkehr weitergeführt. Denn in einem äusserst bescheidenen Ausmass werden externe Klimakosten internalisiert. Zu diesen Klimaschutzmassnahmen gemäss neustem vor einem Jahr beschlossenen CO₂-Gesetz gehört insbesondere die Anschubfinanzierung der Entwicklung erneuerbarer synthetischer Flugtreibstoffe (siehe Art. 37a CO₂G) als flankierende Massnahme zur neuen Mindestanforderung der Beimischung, wie sie EU-analog seit 2025 auch in der Schweiz zu gelten hat (siehe Art. 28f CO₂G). Dieser synthetischen Treibstoffe werden mittelfristig überdurchschnittlich häufig in der Privatfliegerei Verwendung finden. Dies Gelder via Spezialfinanzierung neu durch mineralölsteuerpflichtige Privatfliegerei gegenzufinanzieren erhöht deshalb die Verursachergerechtigkeit der Finanzierung und trägt der geringen Preissensibilität bei den Konsumenten der Privatflugbranche viel besser Rechnung als die aktuelle Gegenfinanzierung via der Erlöse der von den Fluggesellschaften erstandenen Emissionshandelszertifikate. In Kombination mit der hier und im Kapitel zu Massnahme 2.20 vorgeschlagenen Änderung des Luftfahrtgesetzes könnten wir das finanzpolitische Anliegen der Massnahme 2.20 sehr zähneknirschend akzeptieren, die Hälfte

dieser Einnahmen aus dem Emissionshandel dem Klimaschutz zu entziehen und der Bundeskasse zuzuführen. Bleibt der Bundesratsvorschlag bzgl. Flugsicherung und Abschaffung der Mitfinanzierung von dringend benötigten Tag- und Nachtzugsverbindungen als Flugalternativen unverändert, sind die Neuerungen in diesem Bereich der Flugverkehrseinnahmen (Mineralölsteuer- und Emissionshandelszertifikateinnahmen des Flugverkehrs) der Akzeptanz des Entlastungsprogramms wohl kaum förderlich. Die mit der bisher beschriebenen Änderung frei werdenden Mittel aus den Erlösen der Emissionshandelszertifikate nach Art. 37a CO2G sind für die Umsetzung der Finanzierung der mit dem CO2G beschlossenen Tag- und Nachtzugsverbindungen als Flugalternativen zu verwenden. Finanzpolitisch ist unser Gegenfinanzierungsvorschlag (der sich über die Massnahmen 2.20 und 2.24 erstreckt) den Vorschlag des Bundesrates ebenbürtig, denn er erlaubt es dem Bund ebenfalls durch Änderung des CO2-Gesetzes 30 Mio./Jahr und durch Änderung des Luftfahrtgesetzes 25 Mio./Jahr an Ausgaben einzusparen. Eine Flugsicherungsfinanzierung über einen Zuschlag gemäss Art. 131 Abs. 2bis BV ist eine bundeskassenneutrale Gesetzesänderung.

Finanzielle Unterstützungen des extrem klimaschädlichen Flugverkehrs beispielsweise für die Flugsicherung durch von der Gesamtgesellschaft erwirtschaftete Mittel lehnen wir grundsätzlich ab. Im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr auf der Schiene, Strasse, Wasser und von Seilbahnen hat der Bund auch keine Rolle bzgl. öffentlichem Angebot des Luftverkehrs (Art. 81a BV), womit zum Ausdruck kommt, dass der Regionalflugverkehr in Übereinstimmung mit dem Luftfahrtgesetz eben nicht von nationalem Interesse ist.

Da das Luftfahrtgesetz definiert, dass ausschliesslich die Landesflughäfen von nationalem Interesse sind, ist auch die Ausbildung für Regionalflughäfen offensichtlich nicht von nationalem Interesse. Und wenn schon überwiegt das nationale und globale Interesse am Klimaschutz, also der Ausbildung von einer möglichst geringen Zahl an Spezialisten für Regionalflughäfen, welche von der Privatfliegerei mit ihrem extremen Klimafussabdruck pro Personenkilometer frequentiert werden. Abweichend vom Vorschlag des Bundesrates sind die Mittel für die Ausbildung ebenfalls einzusparen. Unverständlich ist zudem, dass der Bundesrat mit Absatz 2 in einem Entlastungsprogramm eine Bestimmung vorsieht, die Tür und Tor öffnet für finanzpolitische Diskussionen und juristische Auseinandersetzungen über das angebliche Bundesinteresse an Regionalflughäfen.

Die Tatsache, dass die Regionalflugplätze in erster Linie *regionalen* Geschäfts- und Touristikinteressen dienen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 53f) macht die vorgeschlagene Kürzung der Bundesgelder noch dringender. Der Flugverkehr muss grundsätzlich vermindert werden ansonsten werden Netto Null Treibhausgase bis 2050 eine Illusion. Gemäss von der Bevölkerung angenommenen Klimaschutzgesetz KIG sind Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs nämlich explizit relevant (siehe Art. 3 Abs. 6 KIG). Im Besonderen gilt das Primat der Nachfragerückgangs für jenen der kurzen Distanzen, welcher bei den Regionalflughäfen einen hohen Anteil ausmacht. Die entsprechende Mobilität ist zwingend auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Auch diesbezüglich ist die in der Vorlage angestrebte Kürzung beim öffentlichen Verkehr im Allgemeinen und beim internationalen Schienenpersonenverkehr im Speziellen, als Alternative zum Flugverkehr, strikt abzulehnen. Wie ausgeführt lassen sich die beiden Anliegen des Bundesrates (Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen und Teil- statt Vollzweckbindung der Einnahmen aus Emissionshandelszertifikaten geradezu ideal kombinieren).

Abweichend von der hier skizzierten Variante stünden wir auch einem Vorgehen positiv gegenüber, die Flugsicherung der Landesflughäfen und von Staatsflugzeugen statt über den Mineralölsteuerzuschlag des Flugverkehrs über die Mineralölsteuer des Flugverkehrs gegenzufinanzieren. So würden der allgemeinen Bundeskasse Zusatzeneinnahmen in der Höhe von 30 Mio./Jahr entstehen, da die Erträge der Mineralölsteuer des Flugverkehrs im

Gegensatz zu ihrem Zuschlag zur Hälfte als allgemeine Verbrauchssteuern der allgemeinen Bundeskasse zu Gute kommen. Damit könnte das Entlastungsprogramm auf Umweltseite etwas an Akzeptanz (die momentan extrem tief ist) gewinnen. Im Vergleich zum vorletzten CO₂-Gesetz mit seiner Privatflugabgabe wäre auch dieses Vorgehen ausgesprochen zurückhaltend und mehrheitsfähig, war die Privatflugabgabe im Abstimmungskampf doch unbestritten.