

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
z.H.v. Frau Sandra Balmer u. Herrn Lukas Hohl
Per E-Mail an: ep27@efv.admin.ch

4. Mai 2025

Vernehmlassung zum Bundesgesetz über das Entlastungspaket 2027
Stellungnahme der IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN (IG ZFDN)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN (nachstehend «IG ZFDN») vertritt Mitglieder in den Gemeinden rund um den Militärflugplatz Dübendorf. Er setzt sich für den Schutz der Bevölkerung und der Umwelt ein und somit gegen die vom Flugverkehr verursachten Belastungen.

Damit diese Anliegen im Entlastungspaket berücksichtigt werden und darunter nicht zu kurz kommen, nehmen wir gerne die Gelegenheit wahr, uns an dieser Vernehmlassung zu beteiligen.

Executive Summary

Das im Betreff genannte Bundesgesetz sieht vor, die finanzielle Unterstützung für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu streichen sowie die finanzielle Unterstützung für die Sicherheit auf Regionalen Flughäfen zu kürzen.

In unserer Stellungnahme schlagen wir vor, die Reduzierung oder Streichung der Unterstützung des Bundes für die Sicherheit auf Regionalflughäfen zu nutzen, um die Finanzierung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs sicherzustellen. Die Flugsicherheit soll in Zukunft stärker nach dem Verursacherprinzip finanziert werden, zum Beispiel durch einen Zuschlag oder eine Erhöhung auf die Mineralölsteuer.

Die Spezialfinanzierung des Luftverkehrs (SFLV) wird zum Teil aus den Einnahmen aus der Mineralölsteuer finanziert. Die Verwendung dieses Fonds ist in Art. 37a des MinVG geregelt und sieht u.a. Massnahmen für den Umweltschutz sowie die Sicherheit in der Luftfahrt vor. Derzeit sind lediglich 12 bis 25 Prozent des Fonds für Umweltschutzmassnahmen, jedoch 50 bis 75 Prozent für Sicherheit und die technische Sicherheit des Luftverkehrs vorgesehen.

Sollten die Mittel der SFLV für Umwelt und Sicherheit nicht ausreichend sein, sollte im Sinne des Verursacherprinzips ein Zuschlag oder eine Erhöhung auf Mineralöle eingeführt werden.

Detaillierte Stellungnahme

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 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 ein Mio. Tonnen pro Jahr. Der Luftverkehr wird mit dieser Steuerbefreiung künstlich verbilligt und die anderen Verkehrsträger für internationale Reisen, insb. die Bahn, 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.

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 wird auf die Studie im Auftrag von [Swisscleantech](#) (2019) verwiesen.

Ziff. 2.20 Erläuterungsbericht (EB) 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 wären könnten wir mittragen, wenn gleichzeitig CO₂G und MinVG wie folgt geändert werden, was finanzpolitisch gleichwertig wäre:

Ziff. 14. Entlastungsgesetz (Entl-G) CO₂-Gesetz vom 23. Dezember 2011

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

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

Ziff. 18. Entl-G 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 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) Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasemissionen insbesondere für die Entwicklung und Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen

Begründung: Die Abschaffung der i.R. des CO₂-G erst im März 2024 vom Parlament beschlossenen Massnahme zur Unterstützung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs in Höhe von Fr. 30 Mio. verstösst gegen Treu und Glauben und schadet der Rechtssicherheit und der Planungssicherheit der betroffenen Bahnunternehmen massiv.

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

Wir unterbreiten einem in Bezug auf die Bundeskasse gleichwertigen Vorschlag bestehend aus folgenden Elementen und Gründen:

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. Ein Blick in die Spezialfinanzierung Luftverkehr (SFLV) zeigt denn auch, dass bereits geplant ist, 5 Mio. und später 10 Mio. Franken pro Jahr aus den von der Mineralölsteuer auf einen Teil des

Flugverkehrs generierten Mittel für die Finanzierung erneuerbarer synthetischer Treibstoffe zu verwenden.¹ Durch den Wegfall der Regionalflughafenfinanzierung werden dort Mittel frei.

2) Die Mittel für internationale Tag- und Nachtzugsverbindungen können weiterhin vollständig gegenfinanziert werden, indem neu die Hälfte der Erlöse der Emissionshandelszertifikate anfangs ausschliesslich für Tag- und Nachtzugsverbindungen zweckgebunden eingesetzt werden. Die andere Hälfte kann wie vom Bundesrat vorgesehen zur Entlastung des Bundeshaushalts eingesetzt werden, so dass aus finanzpolitischer Sicht eine dem Vorschlag des Bundesrats gleichwertige Regelung besteht.

3) Als Gegenfinanzierung von Beiträgen für die Flugsicherung von Landesflughäfen und auf Schweizer Flughäfen mit Staatsflügen ist Art. 131 Abs. 2bis zu nutzen. Dieser besagt, dass wenn immer die Mittel für Umweltschutz und Sicherheit (Safety und Security) des Luftverkehrs nicht ausreichen, ein Zuschlag auf mineralölsteuerpflichtige Privatflüge zu erheben ist. 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 Verminderung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr eingesetzt werden könnte. Deshalb ist die entsprechende Gesetzesgrundlage von Art. 37a Abs. 1 Bst. b CO2G aufrechtzuerhalten.

Die in Art. 37a Absatz 3 (Abs. 5 aktuell) CO2G vorgesehene Änderung lehnen wir klar ab.

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 zurückhalten so lange nicht klar ist, mit welcher Höhe sie an Beiträgen rechnen 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 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 leisten sich ein Nachtzugnetz, von dem die Vielfliegernation Schweiz noch weit entfernt ist.

Nicht nachvollziehbar ist für uns 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

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

anderer Meinung. Für Nacht- aber auch für Tagzüge sind zum Teil hohe Trassengebühren für die Benutzung des ausländischen Schienennetzes zu entrichten.

Ähnlich wie bei der Finanzierung von alternativen Antrieben würden ständig ändernde Signale der Politik die Planungssicherheit der betroffenen Transportunternehmen erschweren. Die zahlreichen parlamentarischen Mehrheitsentscheide sind zu respektieren. Dieses lange Hin und Her auf Kosten des Klimaschutzes ist der Politik nicht dienlich.

Ziffer 2.24 EB Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen auf Bundesinteressen

Antrag: Wir begrüssen die vorgeschlagene Kürzung der Bundesbeiträge an Regionalflughäfen in Verbindung mit dem nachstehenden für die Bundeskasse gleichwertigen Änderungsvorschlag. Dieser ist ferner zu koordinieren mit unserem Änderungsvorschlag zum MinVG bzgl. der Massnahme 2.20 EB.

Art 37f MinVG

Abs 1 Bst a streichen (Regionalflughäfen haben kein nationales Interesse!)

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 nachstehende zusätzliche Bestimmungen im MinVG – in Kombination mit dem Änderungsantrag zu Massnahme 2.20

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

Der Bund verwendet die zweckgebundenen Mittel für den Luftverkehr nach Artikel 1 Absatz 2 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 aktuelle 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.

Hinzu kommt, dass die Zahl der Flugbewegungen auf Regionalflughäfen in den letzten Jahren massiv zurückgegangen ist. 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. Nutzniesser dieser Dienstleistung ist eine Branche mit einer relativ kleinen Klientel einer Branche mit einer extrem schlechten Klimabilanz und einer inexistenten Preiselastizität anbietet. Die Flugsicherung der Business Aviation von Seiten Bund zu unterstützen, stellt aktuell einen ökologischen Fehlanreiz dar. Zudem ist er auch ökonomisch sehr fragwürdig. Bei 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 des 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 und die Sicherheit 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 nicht 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 klar ablehnen), wären die entsprechenden Mittel bundeskassenneutral gemäss Art. 131 Abs 2bis BV über einen höher zu wählenden Mineralölsteuerzuschlag oder besser über eine Erhöhung der Mineralölsteuer für den Flugverkehr vollständig gegenzufinanzieren.

Wir unterstützen die Haltung des Bundesrats, 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 Bundesrats kommt diesem Grundsatz der verursachergerechten Finanzierung jedoch nur ungenügend nach. Mit unserem Alternativvorschlag werden die Flugsicherungsdienste für die Bevölkerung und für Staatsgäste verursachergerecht über einen Mineralölsteuerzuschlag

gemäss Art. 131 Abs. 2bis BV finanziert. Dadurch profitieren Klimaschutzmassnahmen des Flugverkehrs von den freiwerdenden für den Flugverkehr zweckgebundenen Mitteln in der Spezialfinanzierung Luftverkehr. Das ist offensichtlich verfassungskonform, ist doch explizit auch die Finanzierung von Umweltschutzmassnahmen Teil der Verfassungsbestimmung zur Spezialfinanzierung Flugverkehr, da der Klimaschutz verfassungsrechtlich unter den Umweltschutz fällt. Bei den Klimaschutzmassnahmen des Flugverkehrs wird so die mit dem CO₂-Gesetz verursachergerechte Finanzierung der Klimaschutzmassnahmen im Flugverkehr weitergeführt.

Zu diesen Klimaschutzmassnahmen gemäss 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). Diese synthetischen Treibstoffe werden mittelfristig überdurchschnittlich häufig in der Privatfliegerei Verwendung finden. Diese 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 Erlöse der von den Fluggesellschaften erstandenen Emissionshandelszertifikaten. In Kombination mit der hier und im Kapitel zu Massnahme 2.20 vorgeschlagenen Änderung des Luftfahrtgesetzes wäre das finanzpolitische Anliegen der Massnahme 2.20 akzeptabel, 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 (aus der Mineralölsteuer und den Emissionshandelszertifikaten des Flugverkehrs) der Akzeptanz des Entlastungsprogramms wohl kaum förderlich. Finanzpolitisch ist unser Gegenfinanzierungsvorschlag (zu den Massnahmen 2.20 und 2.24) dem Vorschlag des Bundesrates ebenbürtig, denn er erlaubt es dem Bund ebenfalls durch Änderung des CO₂-Gesetzes 30 Mio. Fr. pro Jahr und durch Änderung des Luftfahrtgesetzes 25 Mio. Fr. pro 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 mit von der Gesamtgesellschaft erwirtschaftete Mitteln lehnen wir grundsätzlich ab. Im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und von Seilbahnen hat der Bund auch keine Rolle bzgl. öffentlichem Angebot des Luftverkehrs (Art. 81a BV). Damit kommt zum Ausdruck, dass der Flugverkehr auf Regionalflughäfen in Übereinstimmung mit dem Luftfahrtgesetz eben nicht von nationalem Interesse ist.

Da das Luftfahrtgesetz festhält, 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, was die Ausbildung einer möglichst geringen Zahl an Spezialisten für Regionalflughäfen erfordert. Abweichend vom Vorschlag des Bundesrates sind daher die Mittel für die Ausbildung ebenfalls einzusparen. Unverständlich ist auch, dass der Bundesrat

mit Absatz 2 im Entlastungspaket 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 dem von der Bevölkerung angenommenen Klimaschutzgesetz KIG sind Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs explizit relevant (siehe Art. 3 Abs. 6 KIG). Die entsprechende Mobilität ist zwingend auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Auch diesbezüglich ist die in der Vorlage angestrebte Kürzung beim öffentlichen Verkehr, insb. beim internationalen Schienenpersonenverkehr, als Alternative zum Flugverkehr, strikt abzulehnen.

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 Zusatzeinnahmen in der Höhe von Fr. 30 Mio. Fr./Jahr entstehen, da die Erträge der Mineralölsteuer des Flugverkehrs im Gegensatz zum Vorschlag im Entlastungsgesetz zur Hälfte als allgemeine Verbrauchssteuern der allgemeinen Bundeskasse zugutekommen. Damit könnte das Entlastungsprogramm auf Umweltseite etwas an Akzeptanz gewinnen.

Auf Basis der vorstehenden Ausführungen und Begründungen bitten wir um wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und hoffen, dass unsere Vorschläge entsprechende Kenntnisnahme und Berücksichtigung finden.

Freundliche Grüsse

IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN

Oliver Müller
Präsident

Burkhard Huber
Vizepräsident