

Für Sicherheit und Umweltschutz



Paul Kurrus, Präsident des Luftverkehr-Dachverbands Aerosuisse, Arlesheim BL

Der Bund erhebt auf allen Treibstoffen eine Steuer. So auch auf Flugtreibstoffen für Inlandflüge. Heute fliessen diese von der Luftfahrt bezahlten Treibstoffsteuern in die allgemeine Bundeskasse und in den Strassenfonds. Die Luftfahrt selber geht leer aus. Beim Strassenfonds sind die 44 Millionen Franken aus der Luftfahrt kaum spürbar. Sie belaufen sich lediglich auf 1,3 Prozent der jährlichen Erträge des Strassenfonds.

Damit die von der Luftfahrt generierten Mittel künftig verursachergerecht auch zugunsten des Luftverkehrs eingesetzt werden können, schlagen Bundesrat und Parlament eine Änderung von Art. 86 der Bundesverfassung vor. Der vorgeschlagene Verfassungstext sieht den Einsatz der Mittel für die Bereiche

Sicherheit, Schutz vor Terroranschlägen und Umweltschutz vor. Die genaue Mittelverwendung wird das Parlament noch gesetzlich regeln.

Heute wird die Flugsicherung auf Regionalflugplätzen durch jene auf den Landesflughäfen Genf und Zürich quersubventioniert. Aufgrund europäischer Regeln wird das künftig nicht mehr möglich sein.

Dank Beiträgen aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr kann der Wegfall dieser Quersubventionierung kompensiert und damit die Flugsicherung auch auf Regionalflugplätzen gesichert werden. Beim Schutz vor Terroranschlägen und Entführungen sind z. B. Beiträge an Kontrollen von Passagieren und deren Gepäck, Durchsuchung von Flugzeugen oder die Ausbildung für Sicherheitspersonal möglich.

Beim Umweltschutz geht es vor allem um Lärmschutzmassnahmen wie z. B. Beiträge an Schallschutzfenster, Schalldämpfer für Flugzeugstandläufe, Lärmmessungen, Lärmforschung oder Kurse für lärmarmes Fliegen.

Mit der Spezialfinanzierung Luftverkehr wird die Schweizer Luftfahrt ohne Subventionen gestärkt. Sie finanziert den Regionalflughäfen einen

Teil der Kosten für die Flugsicherung, die Gewährleistung der Sicherheit vor terroristischen Akten und für Massnahmen im Bereich der Umwelt. Die Landesflughäfen und die Fluggesellschaften, als wichtige Träger des öffentlichen Verkehrs, werden durch den Abbau der Quersubventionierung im internationalen Wettbewerb gestärkt. Für die Wirtschaft und für die Steuerzahlenden entstehen keine Zusatzkosten. Die Vorlage wird von allen Wirtschaftsverbänden unterstützt. Weder der VCS noch der WWF spricht sich gegen die Vorlage aus. Wer eine sachgerechte Verwendung der Mittel aus der Flugtreibstoffbesteuerung befürwortet und auf Sicherheit und Umweltschutz im Luftverkehr Wert legt, stimmt deshalb am 29. November Ja.



Pro und Kontra zur Spezialfinanzierung des Luftverkehrs

Nein zu einem versteckten Bschiss!



Ruedi Aeschbacher, EVP-Nationalrat, Grüt

Auf Benzin und Diesel erhebt der Bund Abgaben. Sie fliessen grösstenteils in die «Spezialfinanzierung Strassenverkehr». Dies ist ein «Sonderkässeli», über welches die Milliardenausgaben für den Strassenbau und Strassenunterhalt laufen. Der Bund besteuert aber auch die Flugtreibstoffe auf Inlandflügen mit der so genannten Kerosinsteuer. Sie spült pro Jahr rund 44 Millionen Franken in die Bundeskasse. Ein Teil dieser Gelder wird heute der Spezialfinanzierung Strassenverkehr gutgeschrieben. Das heisst: mit Steuern, die beim Inlandflugverkehr erhoben werden, wird der Strassenverkehr unterstützt, werden Strassen ge-

baut oder unterhalten. Das ist stossend.

Auch der Bundesrat sieht das so. Deshalb will er neu eine «Spezialfinanzierung Luftverkehr» schaffen, wohin künftig zu Gunsten Luftfahrt die Abgaben und Steuern auf Flugtreibstoffen fliessen sollen. Das leuchtet ein: Die Steuern auf Autobenzin und Diesel für die Strasse, die Steuern auf den Flugtreibstoffen für den Flugverkehr. So wollte es der Bundesrat und so hat er die notwendigen Änderungen in der Bundesverfassung dem Parlament vorgeschlagen. Doch damit hatten die Lobbyisten des Flugverkehrs nicht genug. Gegen den Widerstand des Bundesrats und gegen den lange ebenfalls opponierenden Ständerat drückten sie schliesslich im Parlament noch einen kleinen, aber bedeutungsvollen Zusatz durch. Er versteckt sich ganz harmlos in den letzten sieben Worten der neuen Bestimmung von Art. 86 Abs. 3bis, Buchstabe b der Bundesverfassung: der Bund darf seine hoheitlichen Sicherheitsmassnahmen, die er für die Luftfahrt erbringt –

z.B. die Sicherheitskontrollen auf den Flughäfen, die Begleitung der Swiss-Flugzeuge durch Sicherheitsbeamte – nicht der neuen Spezialfinanzierung Luftfahrt belasten.

Das beutet im Klartext und in Zahlen: Der Bundeskasse und dem Steuerzahler entsteht zu den 80 Millionen, die der Bund schon bisher jährlich für die Luftfahrt aufwendet, pro Jahr eine Mehrbelastung von rund 20 Millionen Franken. Dafür bleibt dann der gleiche Betrag im Spezialkässeli Luftfahrt, aus welchem sich auch Airlines und die Flughäfen bedienen können. Für Sicherheitsaufgaben notabene, die sie eigentlich auf eigene Rechnung zu bestreiten hätten (Gepäckkontrollen, Überwachung ihrer abgestellten Flugzeuge etc.). Eine solche weitere Subvention der Luftfahrt ist sachlich nicht gerechtfertigt. Und so, wie sie versteckt daher kommt, ist sie eine Zumutung gegenüber den Stimmberechtigten. Darum ist diese Vorlage nicht annehmbar und verdient nur eine Antwort: Nein, so nicht!