



Mobilitätsbon- Initiative

ARGUMENTARIUM

Eidgenössische Volksinitiative «Für einen starken
öffentlichen Verkehr und faire Flugpreise»



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
1. Über 100.- Franken ÖV-Gutschein für alle	4
2. Die Schweiz gut vernetzen	6
3. Fairen Wettbewerb fördern	8
4. Klimaziele einhalten	12
5. Vielflieger und Luxusreisende bezahlen	14
6. Endlich handeln	16
Quellen	18

Einleitung

Das ungebremste Wachstum des Flugverkehrs stellt angesichts der Klimakrise eine grosse Herausforderung dar. In der Schweiz hat der Flugverkehr den grössten Anteil am Klimaeffekt-Tendenz steigend. Im Jahr 2025 sind an den Schweizer Flughäfen 60 Millionen Passagier*innen gezählt worden – ein historischer Rekord, der gemäss Prognosen der Luftfahrtindustrie bereits 2026 übertroffen werden soll. Auch Privatjets erleben insbesondere in der Schweiz einen Aufschwung.

Rund 80% der Zieldestinationen von Flugreisen ab der Schweiz liegen in Europa. Das Verlagerungspotenzial auf den klimafreundlicheren Zug ist daher enorm. Klar sind nicht alle Reiseziele weltweit mit dem Zug erschlossen, doch viele beliebte europäische Destinationen sind mit Tages- oder Nachtzügen gut zu erreichen. Leider fehlen häufig gute Direktverbindungen (z. B. nach London oder Barcelona) oder die ÖV-Preise sind höher als diejenigen für einen Flug (z. B. nach Berlin, Wien, Paris).

Diese Situation ist die Folge politischer Entscheidungen. Die Befreiung des Flugverkehrs von der Kerosin- und Mehrwertsteuer sowie jährliche externe Kosten in Milliardenhöhe für Lärm, Luft-

verschmutzung und Klimafolgeschäden sowie mangelnde Investitionen in den internationalen Schienenverkehr schaffen einen verzerrten Wettbewerb. Sie verhindern einen wirkungsvollen Klimaschutz im Verkehrssektor.

Aus diesem Grund hat umverkehrR im Frühjahr 2026 eine eidgenössische Volksinitiative lanciert, die zwei Ziele verfolgt: Erstens das ungebremste Wachstum des Flugverkehrs zu stoppen und zweitens den öffentlichen Verkehr zu stärken sowie attraktive und bezahlbare Zugverbindungen in unsere Nachbarländer zu fördern.

In diesem Argumentarium erfahren Sie anhand von **6 Kapiteln**, warum die Volksinitiative «Für einen starken öffentlichen Verkehr und faire Flugpreise (Mobilitätsbon-Initiative)» eine politische und ökologische Chance für einen fairen und nachhaltigen Verkehr ist.

1. Über 100.- Franken ÖV-Gutschein für alle

Mit der Mobilitätsbon-Initiative bekommen alle Einwohner*innen der Schweiz jährlich einen ÖV-Gutschein im Wert von über 100 Franken.

Dank der Mobilitätsbon-Initiative wird die Nutzung des ÖV für alle günstiger. Dieser Mobilitätsbon steht allen Einwohner*innen der Schweiz (inkl. Kindern) zur Verfügung, um den lokalen, nationalen und grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr zu nutzen. Das ist auch dringend nötig, denn in den letzten Jahren wurde der ÖV immer teurer. Von der Mobilitätsbon-Initiative profitieren über 90% der Bevölkerung, während lediglich Vielflieger*innen, Reisende der Luxusklasse und Überreiche mit ihren Privatjets mehr bezahlen müssen.

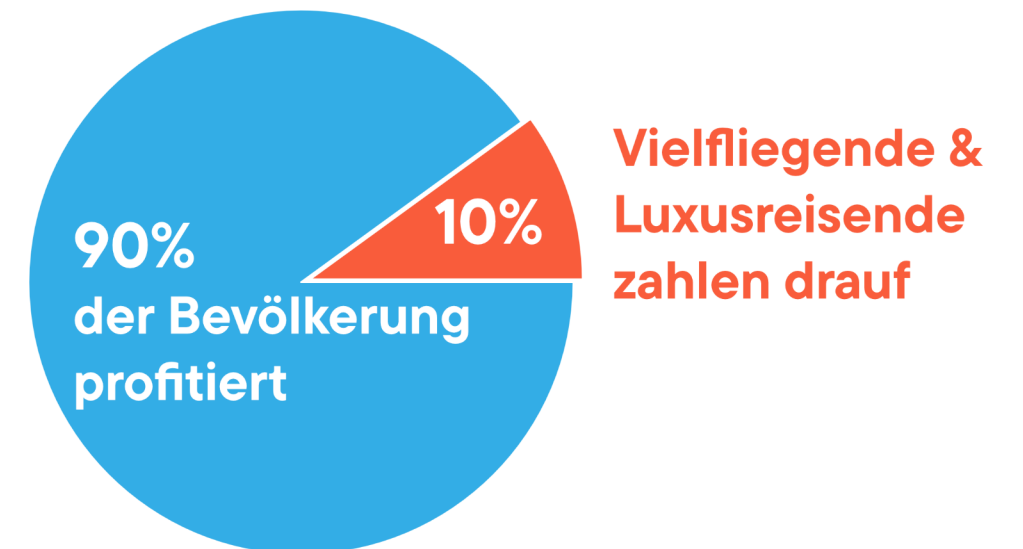


Mindestens zwei Drittel der Abgabe auf Flugtickets und Privatjets werden als Mobilitätsbon an die Bevölkerung verteilt. Der Rest kann in den Ausbau der Zugverbindungen in unsere Nachbarländer investiert werden.

Dank der Mobilitätsbon-Initiative, erhält die gesamte in der Schweiz wohnhafte Bevölkerung (inkl. Kinder ab Geburt) einen Mobilitätsbon von über 100 Franken. Dieser Bon wird durch mindestens zwei Drittel der Einnahmen aus einer fairen Abgabe auf Flugtickets und Privatjets finanziert. Wir gehen von jährlichen Einnahmen aus der Flugticketabgabe zwischen 1,3 Milliarden Franken^{1,2} und 1,5 Milliarden Franken pro Jahr.³

Die Berechnungen basieren auf den Schätzungen im Rahmen des CO₂-Gesetzes mit Abgabenhöhen von 30 Franken auf Kurz- und

Mittelstreckenflügen sowie 120 Franken auf Langstreckenflügen bei einer Abgabe auf alle Abflüge ab der Schweiz inkl. Transferpassagier*innen basierend auf den Passagierzahlen von 2025.⁴ Zusätzliche Einnahmen werden aufgrund der Abgaben von mindestens 500 Franken auf Privat- und Businessjets erwartet. Zwei Drittel der rund 1,5 Milliarden Franken betragen jährlich 1 Milliarden Franken, was verteilt auf die aktuell in der Schweiz wohnhaften 9,1 Millionen Einwohner*innen jährlich rund 110 Franken pro Person ausmacht.



Über 90% der Bevölkerung profitiert von der Flugticketabgabe
- nur Vielflieger und Reisende in Luxusklassen legen drauf.

Der Mobilitätsbon ist im lokalen, nationalen und grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr einsetzbar und vergünstigt Bahn-, Tram-, Bus-, S-Bahn- und Postauto-Angebote. Gemäss einer Studie von Sotomo aus dem Jahr 2020 zur Flugticketabgabe im Rahmen der damaligen CO₂-Gesetzesrevision erhalten über 90% der Bevölkerung mehr Geld, als sie über die Flugticketabgabe bezahlen. Diese Zahl kann unter anderem damit erklärt werden, dass Personen aus dem Ausland auf ihrem Rückflug aus der Schweiz eine Abgabe bezahlen müssten, aber keinen Mobilitätsbon erhalten. Wer nicht oder nur selten fliegt, wird für klimafreundliche Mobilität konkret belohnt.

Auch wenn rund 110 Franken pro Person und Jahr auf den ersten Blick bescheiden wirken, ist die Wirkung beachtlich: Es wird mit einer Zunahme der ÖV-Nutzung von rund 5 bis 8% gerechnet.⁵

Die genaue Ausgestaltung des Mobilitätsbons ist dem Parlament überlassen. Die Bons können beispielsweise über bereits heute bestehende SwissPass-Gutscheine ausgestellt werden. Diese Gutscheine haben eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren und sind nicht persönlich. Personen, die den ÖV nie nutzen, können diese Gutscheine also an Drittpersonen weitergeben. Auch Personen ohne SwissPass-Konto müssen Zugang zum Bon haben.

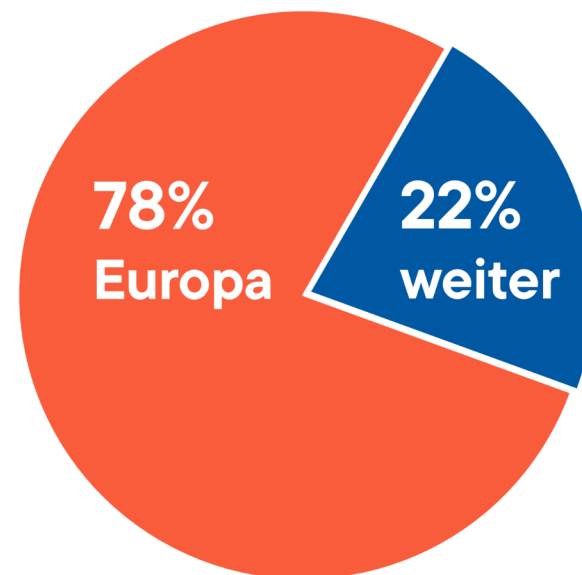
2. Die Schweiz gut vernetzen

Mit der Mobilitätsbon-Initiative können attraktive und bezahlbare Tages- und Nachtzugverbindungen in unsere Nachbarländer mit jährlich bis zu 500 Millionen Franken gefördert werden.

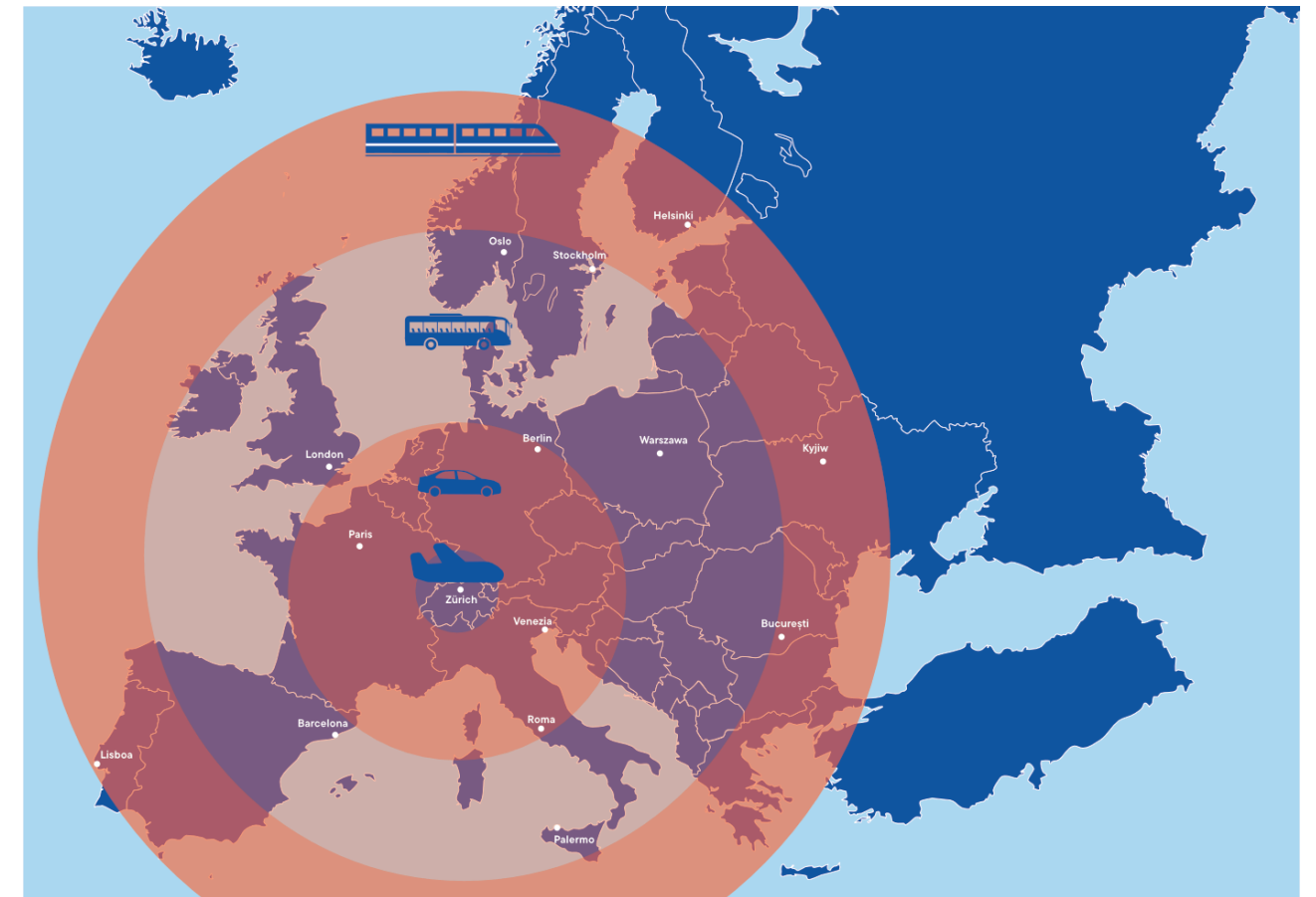
Dank der Mobilitätsbon-Initiative gibt es mehr und bessere Zugverbindungen in unsere Nachbarländer. Wer kennt es nicht: Man möchte eine Reise mit dem Zug statt mit dem Flugzeug antreten, aber es ist teurer, umständlicher und dauert länger. Damit soll dank der Mobilitätsbon-Initiative Schluss sein. Reiseziele wie London, Barcelona, Rom, Brüssel, Lissabon, Belgrad, Warschau oder Kopenhagen werden künftig mit direkten Tages- oder Nachtverbindungen bezahlbar und konkurrenzfähig. Heute liegen fast 80% der Reiseziele, die aus der Schweiz aus angeflogen werden, in Europa. Das Potenzial für einen Umstieg auf klimaverträgliche Zugverbindungen ist daher gross.

Dank der Mobilitätsbon-Initiative stehen jährlich bis zu 500 Millionen Franken zur Verfügung, um neue Züge zu beschaffen, wichtige Engpässe im grenzüberschreitenden Schienennetz zu beseitigen oder Verbindungen zu einem attraktiven Preis anzubieten. Finanziert werden diese zukunftsweisenden Investitionen hauptsächlich durch Vielflieger*innen und Reisende in Luxusklassen oder Privatjets. Klimafreundliches Reisen mit dem Zug wird dadurch für alle einfach, bequem und günstig. Die Schweiz wird dank der Mobilitätsbon-Initiative noch besser an Europa angebunden und vernetzt.

Im Jahr 2025 reisten rund 80% der Passagier*innen, die von einem Schweizer Flughafen abflogen, zu einem Zielort in Europa.⁶ Das Potenzial für einen Umstieg auf die Bahn ist daher besonders gross, vorausgesetzt attraktive und bezahlbare Zugverbindungen werden angeboten. Eine Studie der Europäischen Union zeigt, dass auf Strecken, auf denen die Zugverbindung hinsichtlich Reisedauer konkurrenzfähig ist, ein erhebliches Verlagerungspotenzial vom Flugzeug auf die Bahn besteht.⁷ Deshalb hat die Europäische Union zur Reduktion der Reisezeit einen ehrgeizigen Aktionsplan zum Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken entwickelt. Eine Strecke Lissabon–Madrid–Paris ist geplant, und Kopenhagen wäre nur noch vier Stunden von Berlin entfernt (gegenüber derzeit sieben Stunden).⁸



Fast 80 % der Zieldestinationen ab Schweizer Flughäfen liegen in Europa und können mit dem Zug erreicht werden. Quelle: BfS 2025



Wer klimaschonend reisen will, kommt mit dem Zug am weitesten. Mögliche Distanz für vier Personen mit einer Vierteltonne CO₂-Äquivalenten. Quelle: Klimabooklet myclimate 2024

Auch wenn der Ausbau der Hochgeschwindigkeitszüge dazu beitragen kann, die Zahl der Flugbewegungen zu verringern, darf der Ausbau der Nachtzüge nicht vernachlässigt werden, weil diese ohne aufwendige Infrastrukturausbauten verkehren können. Tatsächlich stellt der Nachtzug eine ideale Lösung für grössere Entfernungen (500 bis 1500 Kilometer) dar.⁹ Will die Schweiz künftig über ein leistungsfähiges Nachtzugnetz verfügen, um an die Nachbarländer angebunden zu sein, muss sie aktiv werden.

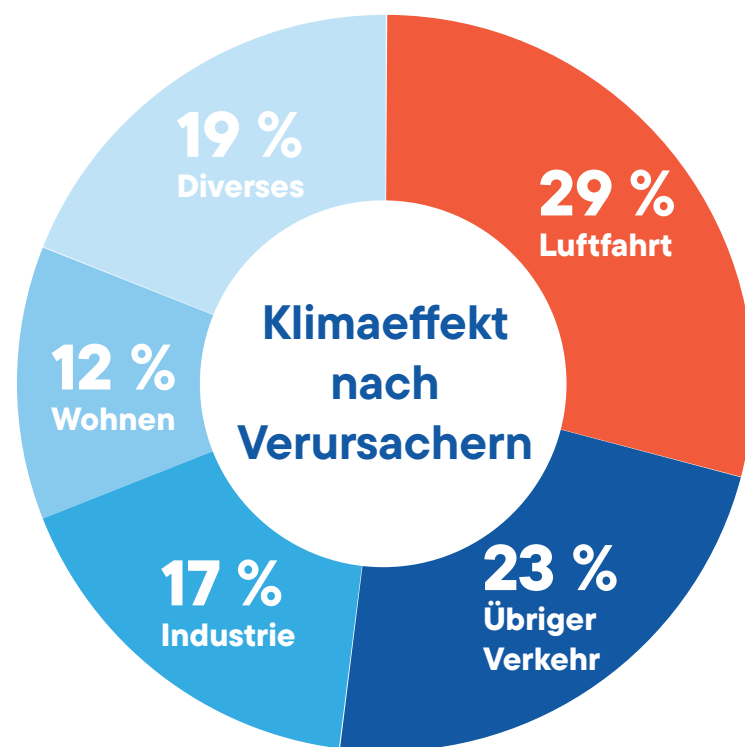
Zu diesem Zweck sieht die Mobilitätsbon-Initiative vor, dass maximal ein Drittel der Einnahmen aus der Flugticketabgabe in den Ausbau bezahlbarer

und attraktiver Zugverbindungen in unsere Nachbarländer fliesst. Dies würde einen Betrag von rund 500 Millionen Franken pro Jahr¹⁰ ausmachen und den Ausbau neuer Zugangebote, den Bau von Terminals mit Zollabfertigung für Direktverbindungen nach London, die Anschaffung von modernem Rollmaterial für Nachtzüge (z. B. nach Barcelona) sowie die Verbesserung bestehender Strecken wie denjenigen zwischen Genf und Lyon, Lugano und Mailand oder St. Gallen und München ermöglichen.

3. Fairen Wettbewerb fördern

Der Flugverkehr wird in der Schweiz und international durch die Befreiung von Mehrwert- und Kerosinsteuer massiv subventioniert.

Die Mobilitätsbon-Initiative will einen fairen Wettbewerb zwischen Zug und Flug schaffen. Der Zugverkehr wird im Gegensatz zum Flugverkehr mit diversen Abgaben belastet. Deshalb sind Flüge oft billiger als Zugfahrten, und es wird zu viel geflogen – mit allen negativen Konsequenzen für Umwelt, Klima und lärmgeplagte Anwohner*innen. Dem Bund entgehen durch die Befreiung des Flugverkehrs von der Kerosin- und Mehrwertsteuer jährlich Einnahmen in Milliardenhöhe. Dazu kommen externe Kosten für Lärm, Umweltverschmutzung und Klimafolgeschäden in der Höhe von 6,5 Milliarden Franken pro Jahr. Diese Subventionierung des Flugverkehrs führt dazu, dass heute fast doppelt so viel geflogen wird wie noch vor zwanzig Jahren. Darum braucht es eine faire Abgabe auf Flugtickets und Privatjets, die abhängig von den verursachten Emissionen ausgestaltet wird. Geht es nach der Luftfahrtindustrie, sollen die Passagierzahlen unbegrenzt weiter ansteigen. Mit der Mobilitätsbon-Initiative geben wir Gegensteuer und stärken den öffentlichen Verkehr.



Der Flugverkehr hat in der Schweiz mit rund einem Drittel den grössten Anteil am Klimaeffekt. Daten: BAFU



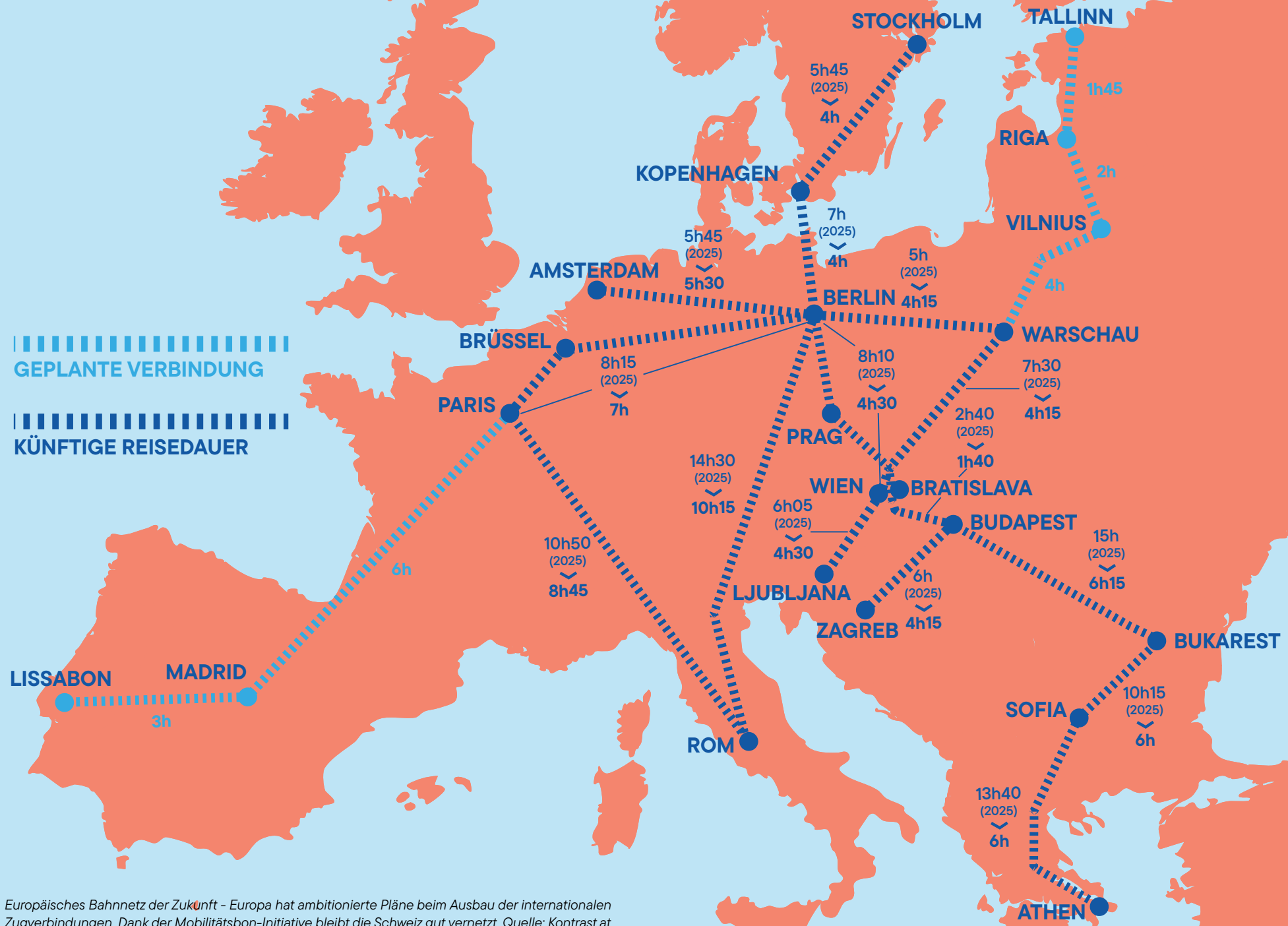
Bahn- und Flugverkehr haben definitiv keine gleich langen Spiesse. Videostill Animationsfilm umverkehrR 2019

Die Sonderregelung der Kerosinsteuerbefreiung geht auf das durch die Schweiz gemeinsam mit 52 Staaten verabschiedete Chicagoer Abkommen von 1944 zurück, das den Aufbau der zivilen Luftfahrt fördern sollte – mit dem Ziel, «die Freundschaft und das Verständnis zwischen den Nationen und der Weltbevölkerung zu stärken und zu bewahren».¹¹ Unterdessen verfügt die Schweiz über 150 bilaterale Abkommen, welche die Steuerbefreiung auf internationalen Flugtreibstoffen festhalten.¹² Heute führt dies zu einer klaren steuerlichen Bevorzugung des Flugverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Gemäss dem europäischen Aviation Tax Gap Report entgehen dem Bund aufgrund der Mehrwertsteuer- und Kerosinsteuerbefreiung internationaler Flüge jährlich rund 1,5 Milliarden Franken.¹³ Lediglich die Inlandflüge in der Schweiz unterliegen der Mehrwert- und der Mineralölsteuer (0.74 Franken pro Liter Kerosin).¹⁴ Neben

den Steuerausfällen beziffert das Bundesamt für Zivilluftfahrt die externen Kosten des Flugverkehrs für Lärm, Luftverschmutzung und Klimafolgeschäden auf 6,5 Milliarden Franken.¹⁵ Das Verursacherprinzip kommt somit nicht zum Tragen, und die Allgemeinheit bezahlt die Kosten, welche durch Flugreisende verursacht werden.

Der Bahnverkehr wird hingegen mit Stromsteuer, Trassengebühren¹⁶ und auch auf internationalen Strecken teilweise mit der Mehrwertsteuer belastet. Wer mit dem Auto in die Ferien reist, bezahlt pro Liter Treibstoff Abgaben in der Höhe von 75–80 Rappen.¹⁷ Das Flugzeug ist somit das einzige Transportmittel, das von vielen Steuern und Abgaben befreit ist – das ist eine Ungleichbehandlung, die den Markt zugunsten des klimaschädlichen Flugverkehrs verzerrt. Es handelt sich somit um einen Fehlanreiz, weil die Klimabelastung beim Fliegen höher ist als mit allen anderen Transportmitteln.



Europäisches Bahnnetz der Zukunft – Europa hat ambitionierte Pläne beim Ausbau der internationalen Zugverbindungen. Dank der Mobilitätsbon-Initiative bleibt die Schweiz gut vernetzt. Quelle: Kontrast.at

4. Klimaziele einhalten

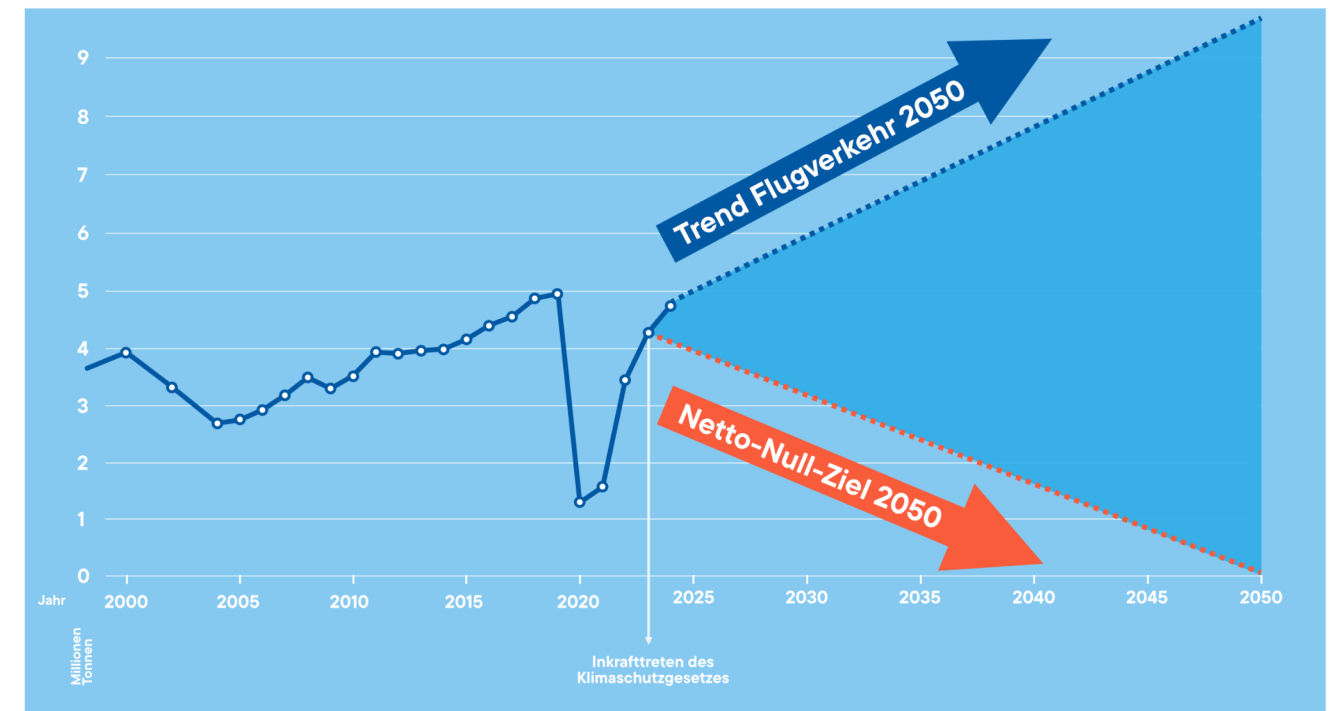
Mit der Mobilitätsbon-Initiative sorgen wir dafür, dass die von der Bevölkerung beschlossenen Klimaziele eingehalten werden, denn ohne wirkungsvolle Massnahmen beim Flugverkehr geht es nicht.

Die Mobilitätsbon-Initiative leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz in der Schweiz. Der Flugverkehr ist für rund 27% des gesamten Klimaeffekts verantwortlich – mehr als jeder andere Sektor in der Schweiz. Im Juni 2023 hat die Bevölkerung das Klimaschutzgesetz deutlich angenommen und damit beschlossen, dass die Klimaemissionen bis 2050 auf Netto-Null sinken müssen – auch beim Flugverkehr. Bisher fehlen beim Flugverkehr aber wirksame Massnahmen. Dank der Mobilitätsbon-Initiative wird sich das ändern. Durch die Einführung einer fairen Abgabe auf Flugtickets und Privatjets wird ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Klimaziele geleistet. Bereits eine moderate Flugticketabgabe in der Höhe von lediglich 30 Franken für Kurzstrecken- und 120 Franken für Langstreckenflüge bzw. mindestens 500 Franken für Privatjets führt zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen beim Flugverkehr um rund 16%. Mit der Verwendung der Einnahmen von 1,5 Milliarden Franken für die Förderung des öffentlichen Verkehrs wird die Wirkung noch verstärkt. Dank der Mobilitätsbon-Initiative können wir die Klimaziele erreichen.

Die Klimawirkung des Flugverkehrs beschränkt sich jedoch nicht nur auf die CO₂-Emissionen. Hinzu kommen sogenannte «Nicht-CO₂-Emissionen» wie Wasserdampf, Stickoxide, Schwefeloxide und Russ, die den Treibhauseffekt deutlich verstärken. Nach aktuellem Kenntnisstand verursachen Kondensstreifen und die daraus gebildete hohe dünne Bewölkung (Zirren) die grösste Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen – die deutlich höher ist als der Effekt von CO₂. Basierend auf dem aktuellen Stand der Wissenschaft¹⁸ legt die Schweizerische Akademie der Naturwissenschaften¹⁹ einen Emissionsgewichtungsfaktor von drei nah. Multipliziert man die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs mit diesem Faktor, beträgt der Anteil des Flugverkehrs am Klimaeffekt in der Schweiz gemäss Bundesrat 27% für das Jahr 2019.²⁰ Mit den neusten verfügbaren Zahlen von 2024 liegt der Anteil bereits bei 29%,

doch aufgrund des Passagierrekords von 2025 wird er Stand heute schon bei über 30% liegen und beträgt damit rund ein Drittel des Klimaeffekts der Schweiz.

Um die Umweltbelastung zu verringern, werden Sustainable Aviation Fuels (SAF) von der Luftfahrtbranche als Wundermittel angepriesen. Diese SAF sind entweder aus Biomasse hergestellte Biokraftstoffe oder synthetische Kraftstoffe, die aus Strom, Wasser und CO₂ produziert werden.²¹ Zwei grosse Probleme zeigen sich, wenn man von SAF spricht: Erstens steht die Produktion in grossem Massstab in direkter Konkurrenz zu anderen, wichtigeren Sektoren wie der Nahrungsmittelproduktion, und zweitens macht ihre derzeitige Produktion nur einen winzigen Anteil (0,3%) des weltweiten Bedarfs der Luftfahrtindustrie aus.²²



Die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs steigen rasant an. Dabei müssen sie gemäss Klimaschutzgesetz bis 2050 auf Netto-Null sinken. CO₂-Emissionen der Zivilluftfahrt und allg. Luftfahrt bei internationalen Flügen, eigene Darstellung. Daten: BFS, BAZL

Hinzu kommt der Reboundeffekt: SAF lassen Fliegen nachhaltig wirken, was die Nachfrage nach Flugreisen steigern sowie andere klimaschädliche Konsumformen rechtfertigen kann. Zudem wird der Druck zur Förderung emissionsarmer Alternativen wie etwa der Bahn geschwächt.

Das Paul Scherrer Institut (PSI) kommt zum Schluss: «Neue Antriebe, klimaschonende Treibstoffe und das Herausfiltern von CO₂ aus der Atmosphäre, um es unterirdisch zu speichern (Carbon Capture and Storage, kurz: CCS) werden uns allein nicht ans Ziel bringen. Wir müssen zusätzlich den Flugverkehr reduzieren.»²³

Hier setzt die Mobilitätsbon-Initiative an. Durch die Einführung einer verursachergerechten Flugticketabgabe wird ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Klimaziele geleistet. Bereits eine moderate Flugticketabgabe in der Höhe von lediglich 30 Franken für Kurzstrecken- und 120 Franken für Langstreckenflügen beziehungsweise mindestens 500 für Privatjets führt zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen beim Flugverkehr um rund 16%.²⁴ Mit der Verwendung der Einnahmen von 1,5 Milliarden Franken für die Förderung des öffentlichen Verkehrs wird diese Wirkung noch verstärkt.

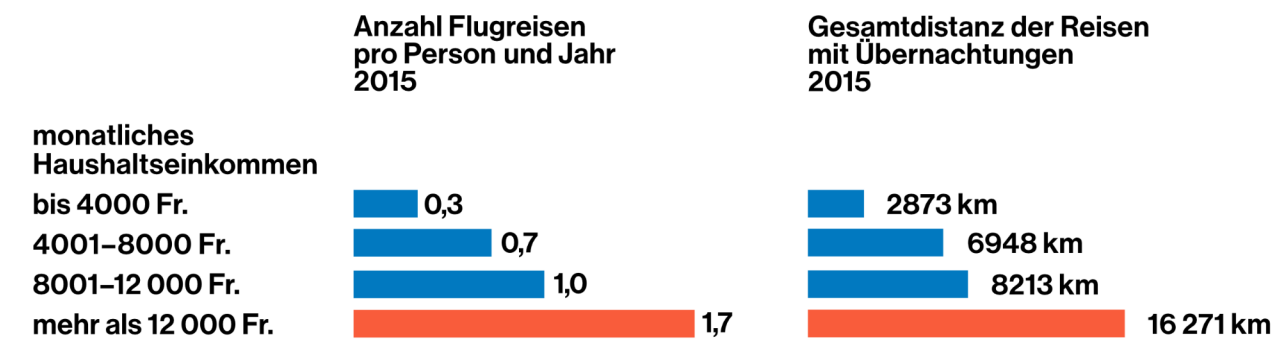
Das Emissionshandelssystem weist nach wie vor diverse Schlupflöcher auf. Zwar verteilt der Bundesrat ab 2026 endlich keine Gratiszertifikate mehr, dafür soll ein Grossteil der Einnahmen künftig wieder in die Luftfahrtindustrie fliessen – zur Förderung der «Sustainable Aviation Fuels» (SAF). Besonders problematisch ist ausserdem, dass gerade Langstreckenflüge nicht unter das Emissionshandelssystem fallen, weil Flüge mit Zielen ausserhalb der EU und Grossbritanniens ausgenommen sind. Der Absenkpfad ist zudem nicht im Einklang mit dem Netto-Null-Ziel bis 2050. Und nach wie vor liegt der Preis pro Tonne CO₂ im Emissionshandelssystem weit unter den Kosten für die Klimafolgeschäden. Aus all diesen Gründen ist es absolut notwendig, mit der Flugticketabgabe ein zusätzliches Instrument einzuführen, um den Flugverkehr bis 2050 punkto Klimaschutz auf Zielkurs zu bringen.

Mit einer Reise 30-mal mehr CO₂-Emissionen zu verursachen, soll nicht mehr die finanziell attraktivere Variante sein. Mit der Mobilitätsbon-Initiative wollen wir die nötigen Rahmenbedingungen schaffen, um das zu ändern.

5. Vielflieger und Luxusreisende bezahlen

Wer mehr verschmutzt, zahlt mehr. Die Mobilitätsbon-Initiative wendet dieses einfache und gerechte Prinzip auf den Flugverkehr an.

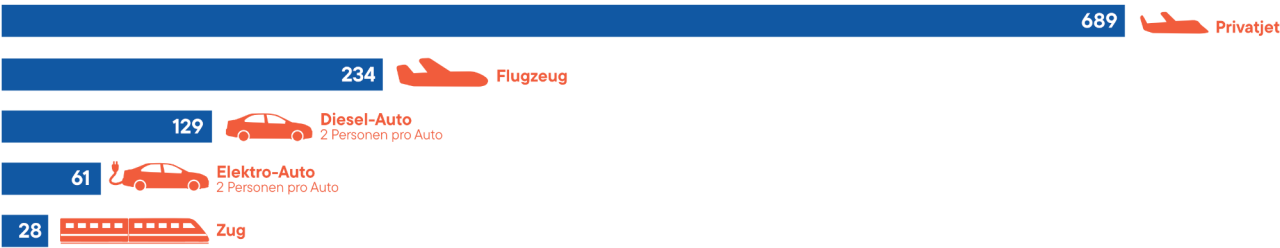
Die Mobilitätsbon-Initiative nimmt Vielflieger*innen und Reisende in Luxusklassen und Privatjets mit einer fairen, distanzabhängigen Flugticketabgabe in die Pflicht. Damit werden diejenigen, die am meisten verschmutzen, in die Verantwortung genommen und die Einnahmen an die ganze Bevölkerung ausbezahlt. Je höher die Emissionen sind, die eine Person verursacht, desto höher ist die Abgabe. Die Abgabe beträgt mindestens 30 Franken für einen Kurzstreckenflug (Economy). Die Abgabe steigt, je weiter man fliegt. Auch wer in einer Luxusklasse (Business oder First) fliegt, verursacht bis zu fünfmal höhere Emissionen. Die höchsten Emissionen werden durch Privatjets verursacht. Entsprechend wird hier pro Abflug eine Abgabe von mindestens 500 Franken erhoben. Auch hier steigt die Abgabe abhängig von Gewicht und Flugdistanz. So werden lediglich die 10% zur Kasse gebeten, die am meisten verschmutzen, während über 90% der Bevölkerung mit dem Mobilitätsbon mehr Geld erhält, als sie durch die Abgabe bezahlt. Die konkreten Beträge werden nach Annahme der Initiative von Bundesrat und Parlament festgelegt. Dank der Mobilitätsbon-Initiative wird das Verursacherprinzip angewendet.



Leute mit hohen Einkommen fliegen über fünfmal mehr als Menschen mit tiefen Einkommen. Daten: Sotomo Grundlagenstudie Flugticketabgabe Schweiz Flugverhalten, CO₂-Emissionen & zwei Ausgestaltungsmodelle im Vergleich, 2020

Eine Studie von Sotomo zeigt, dass der fluggebundene CO₂-Verbrauch sehr stark vom Einkommen abhängt. Vielfliegende verfügen meist über ein Nettoeinkommen von mehr als 12'000 Franken im Monat. Das Gegenstück dazu

bilden Familien mit kleinen und mittleren Einkommen in Berg- und Landkantonen. Diese gehören im Mittel zu den Wenigfliegenden und würden entsprechend von einer Flugticketabgabe am stärksten finanziell profitieren.



Ein Flug verursacht ein Vielfaches mehr CO₂-Emissionen als eine Zugfahrt. Privatjets emittieren mit Abstand am meisten. Reise von Zürich nach Berlin, Treibhausgasemissionen (kg CO₂eq pro Person und Weg) Daten: Stadt Zürich Netto Null Zwischenbericht, VCO

Werden die gesamten Einnahmen der Flugticketabgabe von den damals geschätzten rund 1,3 Milliarden Franken an die Bevölkerung verteilt, erhält das Bevölkerungssegment mit einem Nettoeinkommen von unter 6'000 Franken 396 Millionen Franken mehr, als es bezahlt. Demgegenüber erhält das Segment mit einem Einkommen von mehr als 12'000 Franken lediglich 126 Millionen Franken mehr, als es bezahlt.²⁵

Flüge in der Premiumklasse verursachen über dieselbe Strecke deutlich mehr Treibhausgasemissionen als solche in der Economy-Klasse. Auf einem Langstreckenflug ist die Klimabelastung durch einen Flug in der Business oder First Class im Vergleich zur Economy-Klasse vier- bis fünfmal höher. Dieser erhebliche Unterschied lässt sich durch den Platzbedarf pro Passagier*in erklären: Die Sitze sind breiter, schwerer und verbrauchen daher mehr Treibstoff. Ein Sitzplatz in der First Class entspricht somit in Bezug auf den CO₂-Fussabdruck rund fünf Sitzplätzen in der Economy Class auf demselben Flug.²⁶ Entsprechend müssen sie bei einer verursachergerechten Flugticketabgabe auch mehr bezahlen.

Privatjets sind die umweltschädlichste Form des Flugverkehrs.²⁷ Im Jahr 2023 verursachte die weltweite Privatjetflotte 19,5 Millionen Tonnen Treibhausgase, was 4 % der Gesamtemissionen der Zivilluftfahrt entspricht – eine Menge, die die

Emissionen aller Flüge vom Flughafen London-Heathrow²⁸ übersteigt. Seit der COVID-19-Pandemie hat die Privatjet-Nutzung stark zugenommen: Allein zwischen 2019 und 2023 stiegen die Emissionen der Privatjets um 46%.²⁹ Eine weitere auffällige Feststellung: 47,4% der Privatflüge legten weniger als 500 Kilometer zurück und 4,7% gar weniger als 50 Kilometer (das ist weniger als die Strecke Genf–Lausanne oder Zürich–Luzern). Deshalb sieht die Mobilitätsbon-Initiative klare Beiträge für Privatjets vor: Eine Abgabe von mindestens 500 Franken pro Flug, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Strecke und dem Gewicht des Flugzeugs richtet. Diese Massnahme zielt darauf ab, einen Sektor zu regulieren, der bisher kaum beachtet wurde, obwohl er besonders klimaschädlich und sozial äusserst ungerecht ist.

Der Mechanismus der Flugticketabgabe kombiniert mit der Verteilung der Mobilitätsbons an die Bevölkerung führt dazu, dass lediglich rund 10% der Vielflieger*innen sowie Reisende in Luxusklassen oder Privatjets drauflegen, während die grosse Mehrheit profitiert. Die Mobilitätsbon-Initiative steht somit für sozial gerechten Klimaschutz.

6. Endlich handeln

Viele europäische Länder – darunter alle Nachbarländer der Schweiz – haben bereits eine Flugticketabgabe eingeführt. Es ist höchste Zeit, dass die Schweiz auch handelt.

Mit der Mobilitätsbon-Initiative zieht die Schweiz mit den Nachbarländern gleich. Heute fliegen Schweizer*innen doppelt so häufig³⁰ wie die Bevölkerung der Nachbarländer. Darum haben wir eine besondere Verantwortung zu handeln, indem wir endlich eine faire Abgabe auf Flugtickets und Privatjets einführen. Die Erfahrung anderer Länder zeigt: Die Flugticketabgabe wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus – gut, dass wir mit der Mobilitätsbon-Initiative auch endlich handeln.

Die Höhe der Flugticketabgaben variiert in Europa stark. Zu den Ländern mit den höchsten Abgaben auf Kurzstreckenflüge gehören Grossbritannien mit umgerechnet rund 36.60 Euro³¹ sowie die Niederlande mit 30.25 Euro³² pro Ticket. Die Europäische Kommission hat 2019 festgestellt, dass eine Erhöhung der Flugticketpreise um 10% zu einem Nachfragerückgang von 9-11% führt.³³ In Deutschland hat eine Studie gezeigt, dass die Nachfrage in den ersten beiden Jahren nach Einführung der Flugticketabgabe um 6-11% zurückgegangen ist. Die Anfangsabhobenhöhe betrug 8 Euro für einen Kurzstrecken- respektive 25 Euro für einen Mittelstrecken- und 45 Euro für einen Langstreckenflug.³⁴ Eine weitere Studie aus dem Jahr 2024 belegt, dass Flugticketabgaben eine Reduktion von 12% der Flüge sowie eine Senkung der Emissionen der Billig-Airlines um 14% bewirken.³⁵ In Schweden hat die Aufhebung der Flugticketabgabe zu einem sprunghaften Anstieg der Passagierzahlen geführt, was die Wirkung der Massnahme ebenfalls unterstreicht.³⁶

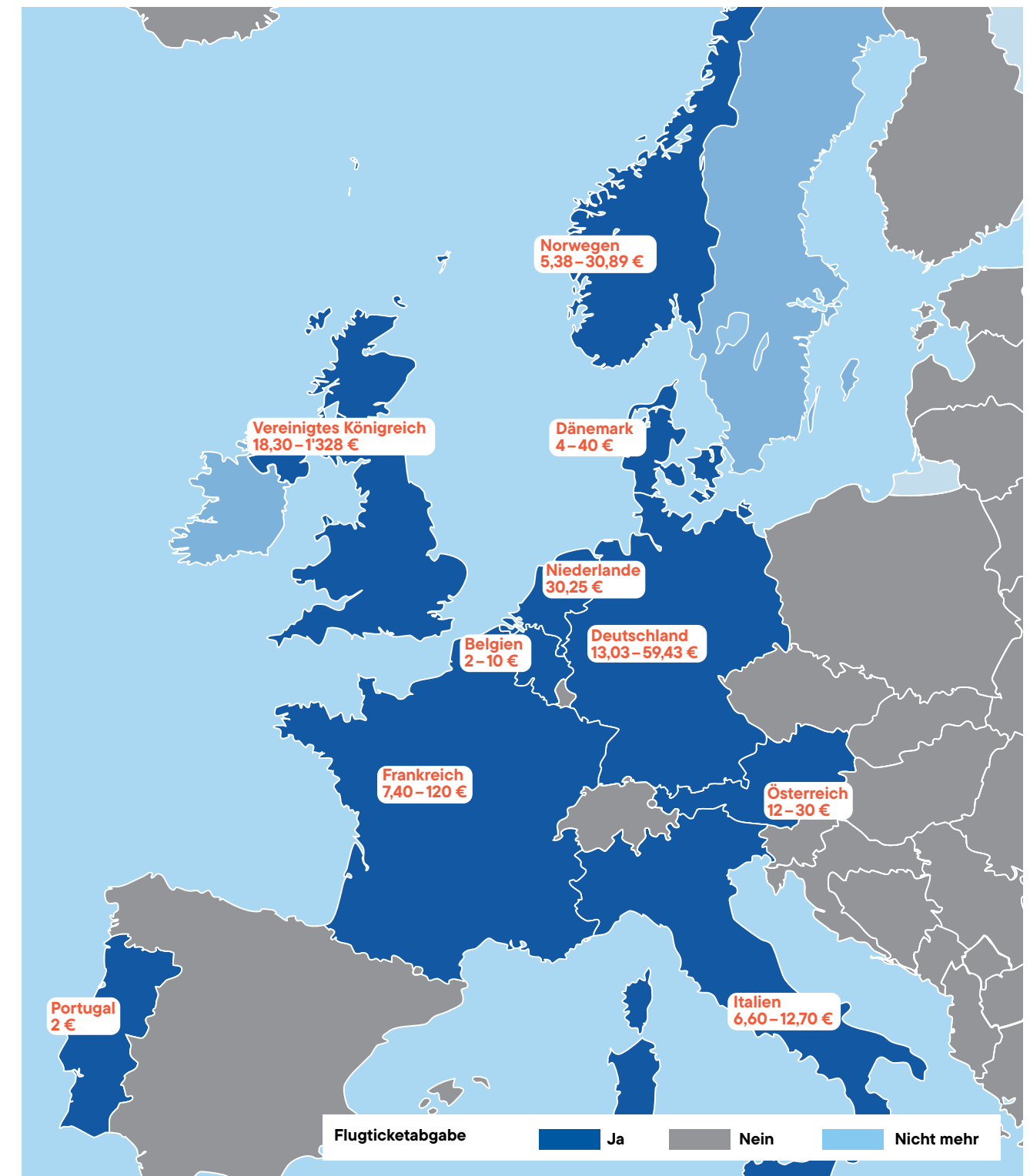
Nicht nur die Höhe, auch die Ausgestaltung der Abgaben unterscheidet sich erheblich. Dabei existieren unterschiedliche Systeme, wie die Abgaben erhoben werden: pauschale Ticketabgaben, distanzbasierte Modelle, prozentuale

Abgaben auf den Ticketpreis, Zuschläge je nach Reiseklasse oder Kombinationen dieser Ansätze.³⁷ Einige Länder gehen dabei gezielt gegen Flüge auf Strecken vor, für die es gute Bahnverbindungen gibt. So erheben Belgien und Österreich für kurze Distanzen höhere Abgaben als für längere Strecken. In Belgien gilt dies für Flüge unter 500 Kilometern³⁸, in Österreich unter 350 Kilometern³⁹. In den meisten europäischen Ländern handelt es sich bei Flugticketabgaben um klassische Lenkungsabgaben. Teilweise sind sie jedoch auch mit einer Zweckbindung verknüpft. So sehen unter anderem Belgien, Dänemark und die Niederlande vor, dass ein Teil der Einnahmen für nachhaltige Verkehrs- oder Klimaprojekte eingesetzt wird.⁴⁰

Oft wird die Befürchtung geäussert, eine Flugticketabgabe könne zu Ausweicheffekten auf ausländische Flughäfen führen, im Falle der Schweiz beispielsweise nach Basel-Mulhouse. Solche Effekte treten jedoch nur dann auf, wenn die Abgabe deutlich höher ist als die zusätzlichen Anfahrtskosten und die Gebühren und Abgaben am Ausweichflughafen. Mehrstündige Fahrten zu ausländischen Flughäfen dürften für die meisten Reisenden kaum attraktiv sein, insbesondere bei Kurzstreckenflügen innerhalb Europas, die den

Grossteil des Flugaufkommens ausmachen. Zwar kann der französische Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse für Teile der Deutschschweiz eine Alternative darstellen, seine Kapazitäten sind jedoch begrenzt und nicht ausreichend, um eine spürbare Verlagerung auszulösen. Zudem hat Frankreich bereits eine Flugticketabgabe.

Die Erfahrungen aus vielen europäischen Ländern zeigen, dass die Flugticketabgabe die Nachfrage der Flugpassagiere reduziert und damit die Treibhausgasemissionen senkt. Mit der Mobilitätsbon-Initiative wollen wir deshalb die gleiche Wirkung in der Schweiz entfalten.



Alle Nachbarländer der Schweiz haben eine Flugticketabgabe und viele weitere europäische Länder auch. Übersicht Flugticketabgaben in Europa, eigene Darstellung

Quellen

¹ Sotomo (2020), Grundlagenstudie Flugticketabgabe Schweiz, Flugverhalten, CO2-Emissionen und zwei Ausgestaltungsmodelle im Vergleich, https://www.sotomo.ch/files/data/projectfile/2020/12/sotomo_Flugticketabgabe.v2.pdf

² Infrac (2019), Finanzielle Auswirkung von Abgaben auf Brennstoffe, Treibstoffe und Flugtickets – Rechenbeispiele für ausgewählte Haushalte, https://www.infrac.ch/media/filer_public/31/68/31681cfc-4bd2-4ca6-ad04-c44fc413b731/b3386a_finanzielle-auswirkung-lenkungsabgaben.pdf

³ umverkehr (2026), eigene Berechnung

⁴ Bundesamt für Statistik (BFS) (2026), Jahres- und Quartalsdaten zum Linien- und Charterverkehr, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/querschnittsthemen/zivilluftfahrt/linien-charterverkehr.html>, aufgerufen am 15.07.2026

⁵ Arnold, Tobias et. al (2024): Massnahmen zur Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr. Bericht zuhanden des Bundesamts für Verkehr. Luzern. https://www.interface-pol.ch/app/uploads/2022/12/Be_Massnahmen_Erhoehung_OEV-Anteil.pdf

⁶ Bundesamt für Statistik (BFS) (2026), Jahres- und Quartalsdaten zum Linien- und Charterverkehr, <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/querschnittsthemen/zivilluftfahrt/linien-charterverkehr.html>, aufgerufen am 15.07.2026

⁷ European Commission (2023), How fast are rail trips between EU cities and is rail faster than air?, https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/publications/working-papers/2023/how-fast-are-rail-trips-between-eu-cities-and-is-rail-faster-than-air_en

⁸ Europäische Kommission (2025), Hochgeschwindigkeitszüge sollen Europa besser vernetzen, https://commission.europa.eu/news-and-media/news/connecting-europe-through-high-speed-rail-2025-11-05_de

⁹ Réseau Action Climat France (2025), Trains de nuit, le réveil a sonné, <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2025/05/rac-train-vdef.pdf>

¹⁰ umverkehr (2026), eigene Berechnung schätzt die Einnahmen auf rund 1,5 Mrd. Franken, ein Drittel davon sind 500 Mio. Franken.

¹¹ Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt (1944), Artikel 24 «Zölle», https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/63/1377_1378_1381/de

¹² Bundesrat (2020), Stellungnahme vom 02.09.2020 zur Motion 20.3383, <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20203383>

¹³ Transport & Environment (2023), Aviation's tax gap, https://uploads.transportenvironment.org/production/files/tax_gap_report_July_2023.pdf

¹⁴ E4S-Grundlagenpapier (2021), Einführung einer Flugticketabgabe in der Schweiz: Mögliche Auswirkungen auf die Nachfrage, 202,1 https://e4s.center/wp-content/uploads/2022/09/WP_aviation_de.pdf

¹⁵ Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) (2026), Studie zeigt volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz, <https://www.bazl.admin.ch/de/newnsb/oqIGjsoaNJEvzomYldKdv>

¹⁶ Bundesamt für Verkehr (BAV) (2025), Trassenpreis, <https://www.bav.admin.ch/de/trassenpreis>

¹⁷ Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) (2026), Mineralölsteuer, aufgerufen am 15.07.2026, <https://www.bazg.admin.ch/de/mineraloelsteuer-information-bedeutung-rahmenbedingungen>

¹⁸ Lee, D.S. et al. (2021), The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018, Atmospheric Environment, Volume 244, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231020305689>

¹⁹ Akademie der Naturwissenschaften (SCNAT) (2021), Die Auswirkungen der Flugverkehrsemissionen auf das Klima, <https://www.bafu.admin.ch/dam/de/sd-web/ssBMs0QavNEE/die-auswirkungen-der-flugverkehrsemissionen-auf-das-klima.pdf>

²⁰ Bundesrat (2021), Stellungnahme vom 24.11.2021 zur Interpellation 21.4259, <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20214259>

²¹ Nauser, Markus (2025), CO2-reduced Sustainable Aviation Fuels, Eine Recherche zu Stand und Perspektiven nachhaltigen Fliegens, <https://ad52e6bc24.clvaw-cdnwnd.com/923582a270787277a8f5437a9f30fa6f/200004787-87b9987b9b/SAF-Bericht%20V1.01.pdf>

²² IATA (2024), Disappointingly Slow Growth in SAF Production, <https://www.iata.org/en/pressroom/2024-releases/2024-12-10-03/?utm>

²³ PSI (2023), Klimaneutrales Fliegen: Ist das möglich?, 06.07.2023, <https://www.psi.ch/de/news/medienmitteilungen/klimaneutrales-fliegen-ist-das-moeglich>

²⁴ E4S-Grundlagenpapier (2021), Einführung einer Flugticketabgabe in der Schweiz: Mögliche Auswirkungen auf die Nachfrage, https://e4s.center/wp-content/uploads/2022/09/WP_aviation_de.pdf

²⁵ Sotomo (2020), Grundlagenstudie Flugticketabgabe Schweiz Flugverhalten, CO2-Emissionen und zwei Ausgestaltungsmodelle im Vergleich, https://sotomo.ch/files/data/projectfile/2020/12/sotomo_Flugticketabgabe.v2.pdf (S. 5)

²⁶ IATA Recommended practice – RP 1726, Passenger CO2 Calculation Methodology, https://www.iata.org/contentassets/139d686fa8f34c4ba7a41f7ba3e026e7/iata-rp-1726_passenger-co2.pdf, aufgerufen am 15.07.2026

²⁷ Gössling, S. et al. (2025), Private aviation is making a growing contribution to climate change. Commun Earth Environ 5, 666, <https://doi.org/10.1038/s43247-024-01775-z>

²⁸ ICCT (2025), Private jets emitted more climate pollution than all flights departing Heathrow airport in 2023, <https://theicct.org/pr-air-and-ghg-pollution-from-private-jets-2023-jun25/>

²⁹ Gössling, S. et al. (2025), Private aviation is making a growing contribution to climate change. Commun Earth Environ 5, 666, <https://doi.org/10.1038/s43247-024-01775-z>

³⁰ Airbus (2019) – processed by Our World in Data, Number of air travel trips per capita [dataset]. Airbus, Global Market Forecast [original data], <https://ourworldindata.org/grapher/air-trips-per-capita?mapSelect=CHE~AUT~DEU~ITA~FRA>, aufgerufen am 16.07.2026

³¹ Gov.uk (2026), Guidance: Rates for Air Passenger Duty, <https://www.gov.uk/guidance/rates-and-allowances-for-air-passenger-duty#:~:text=Check%20which%20rates%20of%20Air%20Passenger%20Duty>

³² belastingdienst.nl (Steuerbehörde, Niederlande) (2025), Vliegbelasting, https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontentnl/belastingdienst/zakelijk/overige_belastingen/belastingen_op_milieugrondslag/vliegbelasting/vliegbelasting

³³ European Commission (2019), Directorate-General for Mobility and Transport, CE Delft, [Directorate-General for Mobility and Transport, CE Delft], Taxes in the field of aviation and their impact – Final report, Publications Office, https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2021/03/CE_Delft_7M16_taxes_in_the_field_of_aviation_and_their_impact.pdf

³⁴ Helmers, Viola; van der Werf, Edwin (2025), Did the German aviation tax have a lasting effect on passenger numbers?, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 140, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2024.104570>

³⁵ Bernardo, Valeria et al.(2024), Flight ticket taxes in Europe: Environmental and economic impact, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 179, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103892>

³⁶ airliners.de (2026), Schwedens Flughäfen beenden 2025 mit starkem Wachstumsschub, <https://www.airliners.de/schwedens-flughaefen-beenden-2025-starkem-wachstumsschub/85174>

³⁷ Global Solidarity Levies Task Force (2025), Levies on Premium Flyers: Legal Handbook, https://solidaritylevies.org/app/uploads/2025/11/V6_8UP_SL_ImplementationGuide.pdf (S.62)

³⁸ BRF.BE (2025), Flugticketsteuer bringt 42 Millionen Euro ein, <https://brf.be/national/1942183/>

³⁹ Rechtsinformationssystem des Bundes (2026), Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Flugabgabegesetz, Fassung vom 16.07.2026, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20007051>

⁴⁰ European Commission (2019), Directorate-General for Mobility and Transport, CE Delft, [Directorate-General for Mobility and Transport, CE Delft], Taxes in the field of aviation and their impact – Final report, Publications Office, https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2021/03/CE_Delft_7M16_taxes_in_the_field_of_aviation_and_their_impact.pdf



Eine Publikation von umverkehr
September 2026

Online verfügbar unter
mobilitaetsbon.ch/argumentarium

umverkehr
Idaplatz 3
Postfach
8036 Zürich

+41 44 242 72 76

info@umverkehr.ch
www.umverkehr.ch
www.mobilitaetsbon.ch

umverkehr
Zukunft inkl.