

## Parlament schafft Grundlage für Staatshilfen für flugnahe Betriebe

Damit der Bund neben den Airlines Swiss und Edelweiss auch flugnahe Betriebe auf den Landesflughäfen unterstützen kann, braucht es eine neue gesetzliche Grundlage. Diese hat das Parlament nun geschaffen. Strenge Klimaauflagen fanden keine Mehrheit.

(sda) Am Montag hatte der Nationalrat die Kredite für die Luftfahrt-Staatshilfen genehmigt. Er war einverstanden damit, Airlines mit 1,275 Milliarden Franken zu unterstützen, flugnahe Betriebe mit 600 Millionen Franken. Er verband die Staatshilfen aber mit zusätzlichen Umwelt- und Sozialauflagen. Weitergehende Forderungen aus dem links-grünen Lager scheiterten.

Am Dienstag ging es in der grossen Kammer um die Rechtsgrundlage für die Unterstützung von flugnahen Betrieben, also um die Basis für die gesprochenen 600 Millionen Franken für Unternehmen der Fracht- und Gepäckabwicklung, des Unterhalts und der Verpflegung an den Landesflughäfen. Die aktuelle rechtliche Grundlage im Luftfahrtgesetz reicht dafür nicht aus. Der Ständerat hatte am Montag der dringlichen Gesetzesrevision ohne Änderungen deutlich zugestimmt.

Das tat am Dienstag auch der Nationalrat. In der Gesamtabstimmung nahm er das Gesetz mit 133 zu 60 Stimmen bei 3 Enthaltungen an. Wenn am Mittwoch beide Räte der Dringlichkeitsklausel zustimmen sowie die Vorlage in der Schlussabstimmung verabschieden, tritt die Revision am Donnerstag in Kraft und gilt - falls nicht erfolgreich ein Referendum dagegen ergriffen wird - bis Ende 2025.

Kommissionssprecher Christian Wasserfallen (FDP/BE) machte die links-grünen Kritiker darauf aufmerksam, dass die zu unterstützenden Betriebe systemrelevanten Charakter hätten. Rund 70 Prozent der Schweizer Unternehmen seien angewiesen auf die Luftfracht, die Wertschöpfung des Sektors betrage 30 Milliarden Franken.

Der Bundesrat stehe zudem für marktkonforme Zinsen ein, sagte Wasserfallen. Die Regierung werde "peinlich genau darauf achten, dass Gelder nicht an Mutterkonzerne im Ausland abfliessen". Die Räte sollten keine Differenzen entstehen lassen, die nicht unbedingt nötig seien.

Die bürgerliche Mehrheit wies weiter darauf hin, dass es bei der Vorlage nicht um den Klimaschutz gehe. Thomas Hurter (SVP/SH), Pilot und Präsident des Luftfahrtverbands Aerosuisse, kritisierte, dass die Linken per Notrecht ihre politischen Ziele durchzusetzen versuchten. Das sei unrühmlich.

Das sah das links-grüne Lager anders. So entwickelte sich eine zweistündige Diskussion, die der vom Vortag sehr ähnelte - auch punkto Ausgang. Alle Minderheitsanträge von Grünen und SP, die im Gesetz klima- und sozialpolitische Bedingungen verankern wollten, scheiterten.

Gefordert wurden beispielsweise ein Verbot von gewerbsmässigen Inlandflügen, CO<sub>2</sub>-ärmere Flugzeuge, zusätzliche Sozialauflagen oder Hürden für den Ausbau von Flughäfen - vieles "Copy-paste-Anträge vom Vortag", wie es Barbara Schaffner (GLP/ZH) ausdrückte.

Eine Minderheit um Marionna Schlatter (Grüne/ZH) wollte nicht auf das Gesetz eintreten. Die Vorlage hätte in der kurzen Zeit nicht anständig vorberaten werden können. "Ich wurde nicht gewählt, um abzunicken, sondern um kritisch zu sein und zu hinterfragen."

Die SP machte klar, dass sie nicht prinzipiell gegen eine Unterstützung der Luftfahrtindustrie sei. Doch: "Es wäre jetzt die Chance, im Gesetz verbindliche soziale und klimapolitische Bedingungen zu verankern", sagte Jon Pult (SP/GR).

Das Parlament verlangt, dass der Bundesrat "unter Berücksichtigung angemessener Sicherheiten" die Voraussetzungen für eine Bundesbeteiligung regelt. Es nahm einen entsprechenden Antrag der GLP-Nationalrätin Katja Christ (BS) an.

Erfolgreich war zudem ein Antrag der Mitte-Fraktion, der die Gewährung von Finanzhilfen an ausländisch dominierte Unternehmen an Bedingungen knüpfen will. Der Bund muss sich demnach durch Beteiligungsrechte im gleichem Umfang oder gleichwertige Sicherheitsmassnahmen absichern.

"Wir sind nicht bereit, Steuergelder in den Rachen maroder chinesischer Unternehmen zu stossen", sagte Philipp Matthias Bregy (CVP/VS). Er verstehe nicht, weshalb der Bundesrat seine mündlichen Versprechungen nicht ins Gesetz schreiben wolle. Eine Mehrheit im Nationalrat folgte ihm, am Nachmittag auch der Ständerat.

Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga wiederholte in der grossen Kammer, dass der Bund nur Gelder zur Sicherstellung der Dienstleistungen in der Schweiz ausgeben werde. Bei ausländisch dominierten Unternehmen werde sich der Bund gegebenenfalls an Auffanggesellschaften beteiligen. Swissport, Gategroup und SR Technics sind in chinesischer Hand.

Langfristig müsse hinterfragt werden, weshalb immer mehr systemrelevante Unternehmen ausländischen Unternehmen gehörten, sagte Sommaruga. "Das ist ein Gedanke für die Zukunft."