

Sachdokumentation:

Signatur: DS 5652

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/5652



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.

Eidgenössische Volksinitiative für einen starken öffentlichen Verkehr und faire Flugpreise (Mobilitätsbon-Initiative)

**Pressekonferenz zum Sammelstart
Dienstag, 28. April 2026, 9 Uhr
Medienzentrum des Bundes, Bundesgasse 8-12, 3003 Bern**

Sammelstart Mobilitätsbon-Initiative

Heute startet umverkehR mit einer breiten Allianz von Verbänden und Parteien mit der Unterschriftensammlung für die Volksinitiative für einen starken öffentlichen Verkehr und faire Flugpreise (Mobilitätsbon-Initiative). Die Initiative will den ÖV im Inland stärken und Zugverbindungen in unsere Nachbarländer ausbauen. Um klimafreundliches Reisen zu fördern, soll eine faire Abgabe auf Flugtickets und Privatjets erhoben werden.

Der Flugverkehr wächst ungebremst. Das kommt nicht von ungefähr. «Durch die Steuerbefreiung des Kerosins und die fehlende Einpreisung externer Kosten werden die Flugtarife künstlich zu tief gehalten und der Markt wird verzerrt», erläutert Rolf Wüstenhagen, Wirtschaftsprofessor an der Universität St. Gallen (HSG). Das schraubt die Nachfrage in die Höhe und führte zu einem Passagierrekord 2025, der 2026 bereits wieder gebrochen werden soll. «Diese Entwicklung hat fatale Auswirkungen auf das Klima», konstatiert Franziska Ryser, Co-Präsidentin umverkehR und Nationalrätin der Grünen. «Der Flugverkehr ist bereits für den grössten Anteil am Klimaeffekt in der Schweiz verantwortlich – Tendenz steigend», zeigt sich David Raedler, Co-Präsident des VCS Schweiz, besorgt. Damit das durch das Stimmvolk angenommene Klimaschutzgesetz eingehalten und das Netto Null Ziel des Flugverkehrs bis 2050 erreicht wird, braucht es deshalb dringend wirkungsvolle Massnahmen.

Öffentlicher Verkehr stärken

Zurzeit ist das Flugzeug oft günstiger als der Zug, obwohl dieser viel umweltfreundlicher ist. «Mit der Mobilitätsbon-Initiative soll eine Abgabe auf Flugtickets und Privatjets eingeführt werden, um die ungleich langen Spiesse von Zug und Flugzeug anzugleichen», erklärt Priska Wismer-Felder, Nationalrätin Mitte. Die erwarteten Einnahmen durch die Abgabe belaufen sich auf rund 1.5 Milliarden Franken pro Jahr. Mindestens zwei Drittel dieses Betrags sollen als ÖV-Gutschein – der sogenannte Mobilitätsbon – an die Bevölkerung ausbezahlt werden. Dieser kann für den lokalen, nationalen oder internationalen öffentlichen Verkehr verwendet werden. Das ist auch dringend nötig: Seit 1990 haben sich die Billetpreise in der Schweiz verdoppelt und die Allianz SwissPass hat bereits die nächste Erhöhung angekündigt. Mit der Mobilitätsbon-Initiative geben wir Gegensteuer.

Zugverbindungen in unsere Nachbarländer fördern

Mit dem Rest der Einnahmen – bis zu 500 Millionen Franken pro Jahr – können attraktive und bezahlbare Zugverbindungen in unsere Nachbarländer gefördert werden, beispielsweise auf den Strecken St. Gallen – München, Genf – Lyon und Lugano – Milano sowie Direktverbindungen nach London und Barcelona. Viele beliebte europäische Destinationen sind mit dem Zug noch nicht oder nur umständlich und zu hohen Kosten erreichbar.

90% der Bevölkerung profitiert finanziell

«Abhängig von der Ausgestaltung profitieren rund 90 Prozent der Bevölkerung von der Mobilitätsbon-Initiative», freut sich Martine Docourt, Nationalrätin SP. Tatsächlich wird die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung – einschliesslich derjenigen, die nur gelegentlich fliegen – dank dem Mobilitätsbon mehr Geld erhalten, als für die Abgabe anfällt. Lediglich die rund 10%, die viel fliegen oder in Luxusklassen reisen, bezahlen mehr, als sie zurückerhalten. Somit ist die Mobilitätsbon-Initiative ein Gewinn für Alle – für die Umwelt, das Klima und die Bevölkerung.

Folgende Personen stehen für Auskünfte zur Verfügung:

- Franziska Ryser, Co-Präsidentin umverkehR & Nationalrätin Grüne, 076 439 81 70
- Priska Wismer-Felder, Nationalrätin Mitte, 076 458 37 78
- Martine Docourt, Nationalrätin SP, 079 732 62 09
- Rolf Wüstenhagen, Prof. Ökonomie Hochschule St. Gallen, 076 306 43 13
- David Raedler, Co-Präsident VCS, 079 220 45 23

Franziska Ryser Co-Präsidentin umverkehrR & Nationalrätin Grüne

Höchste Zeit für die Mobilitätsbon-Initiative

Sehr geehrte Damen und Herren

Es freut mich sehr, Ihnen die Mobilitätsbon-Initiative vorzustellen. Sicher haben Sie mitbekommen, dass 2025 ein neuer Flugpassagierrekord erreicht wurde. Nach der Pandemie soll es also weitergehen, wie davor – mit unbegrenztem Wachstum. Mit der Annahme des Klimaschutzgesetzes durch die Stimmbevölkerung hat sich die Ausgangslage 2023 allerdings geändert. Auch der Flugverkehr muss bis 2050 das Netto Null Ziel erreichen. Konkrete Massnahmen hat die nationale Politik dafür aber nicht beschlossen. Es braucht aber für das Netto Null-Ziel auch in diesem Sektor wirkungsvolle und mehrheitsfähige Massnahmen.

Ein breit akzeptiertes Instrument stellt die Flugticketabgabe dar. Gemäss einer repräsentativen Umfrage von GFS-Zürich unterstützen rund zwei Drittel der Bevölkerung die Einführung einer entsprechenden Abgabe. Darum wollen wir mit der Mobilitätsbon-Initiative eine Abgabe auf Flugtickets und Privatjets einführen. Wir schreiben in den Übergangsbestimmungen lediglich eine Mindesthöhe von 30.- Franken vor – für Privatjets werden es mindestens 500.- Franken sein. Die Abgabe muss nach dem Verursacherprinzip ausgestaltet werden. Abhängig von Distanz und Flugklasse sollen entsprechend höhere Abgaben anfallen. Die konkrete Ausgestaltung wird selbstverständlich dem Parlament überlassen.

Die Einnahmen dieser Abgabe möchten wir im klassischen Sinne einer Lenkungsabgabe zu mindestens zwei Drittel an die Bevölkerung ausbezahlen. Mit dem Mobilitätsbon – einem ÖV-Gutschein – soll jede in der Schweiz wohnhafte Person einmal im Jahr über 100.- Franken erhalten. Dieser kann für den lokalen, nationalen oder internationalen öffentlichen Verkehr verwendet werden.

Der Rest – bis zu 500 Mio. pro Jahr – soll für die Förderung von Zugverbindungen in unsere Nachbarländer eingesetzt werden. Klimafreundliches Reisen soll attraktiv und bezahlbar sein. Heute ist es häufig zu umständlich oder zu teuer, den Zug anstelle des Flugzeugs zu nehmen. Mit der Mobilitätsbon-Initiative schaffen wir die Voraussetzungen, dass sich das endlich ändert.

Nachdem im Parlament verschiedene Anläufe zur Einführung der Flugticketabgabe aus fadenscheinigen Gründen gescheitert sind, bleibt uns nur noch der Weg über die Volksinitiative. Wir sind überzeugt, dass die Mobilitätsbon-Initiative von einer Mehrheit der Bevölkerung unterstützt wird. Mit einer Reise 30-Mal mehr CO₂-Emissionen zu verursachen, soll nicht mehr die finanziell attraktivere Variante sein. Mit der Mobilitätsbon-Initiative wollen wir deshalb die nötigen Rahmenbedingungen setzen.

Ich bin deshalb hoch erfreut, dass wir eine sehr breit abgestützte Allianz mit Umweltverbänden, Verkehrs-Verbänden und verschiedenen Parteien schmieden konnten. Diese manifestiert sich auch im Initiativkomitee, welches mit 27 Mitgliedern Vertreter*innen aus allen Landesteilen sowie von verschiedenen Parteien, Verbänden und auch aus der Forschung sehr gut aufgestellt ist. Ich freue mich sehr, Ihnen meine heute hier anwesenden Kolleginnen des Initiativkomitees vorzustellen.

Priska Wismer-Felder Nationalrätin Mitte

Die Mobilitätsbon-Initiative ist ein liberales Anliegen

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Einführung und die Erläuterung der Mobilitätsbon-Initiative. Seit vielen Jahren setze ich mich im Parlament für eine Flugticketabgabe ein. Das hat verschiedene Gründe.

Der Flugverkehr profitiert noch immer von der Befreiung von der Kerosin- sowie der Mehrwertsteuer. Wer mit dem Auto in die Ferien fährt, bezahlt pro Liter Treibstoff höhere Abgaben, als wer fliegt. Auch mit der Bahn fallen häufig Kosten wie bspw. Trassengebühren oder Stromabgaben an. Der Flugverkehr wird dadurch indirekt subventioniert. Das ist ein Fehlanreiz, der behoben werden muss.

Dem Bund entgehen allein für die Steuerbefreiung des Kerosins jedes Jahr Einnahmen in der Höhe von rund 1.5 Mrd. Franken. Dazu kommen gemäss Bundesamt für Zivilluftfahrt noch externe Kosten in der Höhe von rund 6.5 Mrd. Franken pro Jahr. Das widerspricht dem Verursacherprinzip und verzerrt den Markt.

Darum war ich sofort begeistert von der Mobilitätsbon-Initiative. Fliegen wird auch künftig möglich sein. Aber es braucht sinnvolle Instrumente wie eine Flugticketabgabe, um die erwähnten Fehlanreize und Marktverzerrungen zu korrigieren. Ausserdem muss die unsinnige Vielfliegerei gebremst werden. Es kann doch nicht sein, dass das Zugbillet an den Flughafen mehr kostet als der Flug in eine europäische Hauptstadt.

Sie dürfen nicht vergessen: Rund 80% der Zieldestinationen ab Schweizer Flughäfen liegen in Europa. Viele Topdestinationen wie London, Berlin, Amsterdam, Wien, Paris oder Barcelona könnte man auch wunderbar mit dem Zug erreichen.

Ich bin überzeugt, dass ein Grossteil der Bevölkerung nicht versteht, warum Fliegen heute so billig ist und sich deshalb für die Mobilitätsbon-Initiative ausspricht.

Martine Docourt Nationalrätin SP

Die Mobilitätsbon-Initiative ist sozial gerechter Klimaschutz

Als ich angefragt wurde, ob ich die Mobilitätsbon-Initiative im Initiativkomitee mitunterstützen möchte, musste ich nicht lange überlegen. Denn der Ansatz ist nicht nur umweltpolitisch, sondern auch sozialpolitisch äusserst sinnvoll.

Heute ist es nämlich so, dass Haushalte der oberen Einkommensklassen durchschnittlich fünfmal häufiger fliegen und entsprechend viel mehr Flugkilometer zurücklegen als Haushalte der unteren Einkommensklassen. Einfach gesagt: Reiche fliegen viel mehr und verursachen entsprechend mehr klimaschädliche Emissionen. Wie wir bereits gehört haben, werden die Kosten der negativen Auswirkung wie Lärm, Luftverschmutzung, höhere Gesundheitskosten oder Klimaschäden durch die Allgemeinheit getragen. Das ist höchst problematisch.

Darum gefällt mir der Ansatz der Mobilitätsbon-Initiative sehr. Reiche Vielflieger*innen und Privatjet-Besitzer*innen bezahlen mehr. Umgekehrt hat 90% der Bevölkerung dank dem Mobilitätsbon Ende Jahr mehr Geld im Portemonnaie. Wir gehen aktuell davon aus, dass pro Jahr jede in der Schweiz wohnhafte Person über 100.- Franken als ÖV-Gutschein erhält. Das ist gerade angesichts der steigenden Billetpreise beim ÖV ein wichtiger Beitrag für die nachhaltige Mobilität. Unsere Initiative vergünstigt den öffentlichen Verkehr und beseitigt damit eine aktuell bestehende Hürde zur Nutzung von Bus, Tram und Zug. Dank dem Mobilitätsbon wird die Bevölkerung dazu angeregt, lieber mit dem Zug zu reisen als einen Billigflug zu buchen.

Ich mache ein konkretes Beispiel: Fliegt eine vierköpfige Familie einmal im Jahr innerhalb von Europa in die Ferien und bezahlt eine Abgabe von 30.- Franken pro Person, bezahlt sie total 120.- Franken. Ende Jahr bekommt sie rund 110.- Franken pro Person als Mobilitätsbon ausgestellt. Unter dem Strich erhält sie somit 320.- Franken mehr, als sie bezahlt. Reiche Vielflieger*innen sowie Reisende der Luxusklassen oder in Privatjets leisten den grössten Beitrag und vergünstigen den ÖV für alle. Aus sozialpolitischer Sicht ist dies durchaus wünschenswert. Auch Touristen, die die Schweiz mit dem Flugzeug verlassen, werden die Abgabe entrichten, erhalten aber natürlich keinen Mobilitätsbon.

Persönlich ist mir auch ganz wichtig zu betonen, dass somit auch Personen mit Migrationshintergrund weiterhin ohne Zusatzkosten Freunde und Verwandte in ihren Herkunftsländern besuchen können. Auch bei einer Flugreise in den Balkan oder auf die iberische Halbinsel bleibt dank Mobilitätsbon am Ende mehr Geld. Und mit der Förderung grenzüberschreitender Bahnverbindungen soll es zudem in Zukunft einfacher werden, diese Ziele per Zug zu erreichen. Bei einem interkontinentalen Flug pro Jahr nach Asien, Afrika oder Amerika ist der ausbezahlte Mobilitätsbon etwa gleich hoch wie die Flugticketabgabe. Das heisst, nur wer mehrmals im Jahr interkontinental fliegt, bezahlt mehr.

Für mich entspricht die Mobilitätsbon-Initiative darum genau meinen Werten – sozial gerechter Klimaschutz.

Rolf Wüstenhagen – Prof. Universität St. Gallen (HSG)

Fairer Markt dank der Mobilitätsbon-Initiative

Als Ökonom reibe ich mir ob der Marktverzerrung im internationalen Verkehr seit längerem regelmässig die Augen. Es ist volkswirtschaftlich nicht effizient, wenn ein Verkehrsträger durch Steuerbefreiungen bevorzugt wird und externe Kosten nicht eingepreist werden. Der Mobilitätsbon-Initiative liegt ein urliberaler Ansatz zugrunde – eine klassische Lenkungsabgabe.

Durch die Einführung einer Flugticketabgabe wird die bestehende Marktverzerrung behoben und ein fairer Markt zwischen grenzüberschreitenden Zug- und Flugangeboten überhaupt erst möglich. Als Lenkungsabgabe ist es auch richtig, dass mindestens zwei Drittel der Einnahmen an die Bevölkerung ausbezahlt werden. Im Fokus steht somit klar der Lenkungszweck und nicht die Erhebung neuer Steuern. Ich bin überzeugt, dass es für Bahnbetreiber dadurch möglich wird, neue konkurrenzfähige Zugverbindungen anzubieten, die aufgrund der Billigairlines aktuell keine Chance haben.

Trotzdem finde ich es auch richtig, dass es eine Teilzweckbindung gibt. In der Vergangenheit ist der Ausbau von attraktiven und bezahlbaren Zugverbindungen in unsere Nachbarländer häufig auch an einer fehlenden Finanzierung gescheitert. Wer regelmässig mit dem Zug über die Grenze fährt, kennt die Herausforderungen. Der Zug von München nach Zürich ist regelmässig dermassen verspätet, dass Passagiere aus St. Gallen bereits von vornherein den Ersatzzug wählen. Fährt man aus der Schweiz mit dem Zug nach Lyon, Marseille, Barcelona oder Madrid, verliert man sehr viel Zeit auf der Strecke zwischen Genf und Lyon. Und auch die Strecke von Lugano nach Mailand dauert länger als nötig.

Weiter gibt es auch Investitionsbedarf im Inland für den wichtigen Direktzug nach London. Der Ausbau der Terminals nach London erfordert Investitionen in die Infrastruktur für Personen- und Gepäckkontrollen. Potenzial gibt es allerdings nicht nur beim Fernverkehr. Gerade in den Grenzregionen Basel, Genf, Lugano und in der Nordostschweiz gibt es für den Pendlerverkehr auch grossen Bedarf für Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr. Die jährlich bis zu 500 Millionen Franken, welche durch die Mobilitätsbon-Initiative für die Förderung des grenzüberschreitenden Zugverkehrs zur Verfügung stehen würden, können dazu beitragen, dass viele Reisende schneller ans Ziel kommen.

Damit bis 2050 in Europa klimafreundlich gereist werden kann, braucht es zudem eine regelrechte Nachtzugoffensive. Die ÖBB hat vom Staat eine Defizitgarantie über 400 Millionen Euro erhalten, um neue Nachtzüge zu beschaffen. Mit der Mobilitätsbon-Initiative, möchten wir das auch in der Schweiz ermöglichen. Denn gerade für den Nachtzug nach Barcelona ist eines der grossen Probleme, dass kaum Züge verfügbar sind, die eine Zulassung für die Schweiz, Frankreich und Spanien besitzen. Durch die Beschaffung von eigenem Rollmaterial können die SBB künftig selbständig Nachtzüge betreiben, die hinsichtlich Zuverlässigkeit und Komfort den heutigen Kundenbedürfnissen entsprechen und so eine echte Alternative zu Flugreisen darstellen.

Das Verlagerungspotential für Europareisen ist sehr hoch. Mit der Mobilitätsbon-Initiative wird die Voraussetzung geschaffen, dass klimafreundliches Reisen mit dem Zug für viele Menschen attraktiver wird.

David Raedler – Co-Präsident VCS

Klimafreundlich Reisen dank der Mobilitätsbon-Initiative

Der VCS Schweiz unterstützt die Mobilitätsbon-Initiative gemeinsam mit vielen anderen Verbänden und Partnerorganisationen. Als Verband, der sich für eine umweltfreundliche Mobilität einsetzt, stehen wir voller Überzeugung hinter den Zielen und Forderungen der Initiative.

Der Flugverkehr ist unterdessen für den grössten Anteil am Klimaeffekt in der Schweiz verantwortlich – Tendenz steigend. Ich stelle immer wieder fest, dass viele Leute nicht wissen, wie gross der Klimaeffekt des Flugverkehrs überhaupt ist. Das kommt davon, dass häufig nur auf die CO₂-Statistik des Bundes geschaut wird. Da beträgt der Flugverkehr rund 12%. Die Forschung ist sich aber einig, dass beim Flugverkehr auch sogenannte Nicht-CO₂-Effekte die Klimabelastung noch verstärken: Ein einfaches und oft wenig bekanntes Beispiel für solche Effekte sind Kondensstreifen. Diese verstärken die Erderwärmung in der Nacht, indem sie die Infrarotstrahlung in diesen Eiskristallschichten zurückhalten. Gemäss aktuellem Stand der Wissenschaft liegt der Emissionsgewichtungsfaktor bei 3. Wird dieser angewendet, beträgt der Anteil des Flugverkehrs am Klimaeffekt in der Schweiz gemäss Bundesrat 27%.

Entsprechend ist es äusserst bedenklich, dass bisher wirkungsvolle Massnahmen fehlen. Im Gegenteil – wie wir bereits gehört haben, wird der Flugverkehr vom Staat sogar noch durch Steuerbefreiungen subventioniert. Mit der Mobilitätsbon-Initiative können wir hier endlich ein sinnvolles Instrument einführen und einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Denn bis 2050 müssen die Emissionen des Flugverkehrs auf Netto Null gesenkt werden und das beisst sich mit dem weiteren geplanten Wachstum der Flugindustrie.

Der Flugverkehr wirkt sich aber nicht nur negativ aufs Klima aus. Auch die Lärmbelastung ist für ziemlich viele Menschen in der Schweiz eine grosse Belastung. Lärm macht krank und führt zu hohen Gesundheitskosten. Durch die Reduktion der Anzahl Flüge kann mit der Mobilitätsbon-Initiative auch der Lärmschutz verbessert werden.

Ausserdem beobachten wir im Inland seit längerem mit Sorge eine Fehlentwicklung. Die Preise für den öffentlichen Verkehr haben sich seit 1990 verdoppelt. Sie sind in dieser Zeit viermal stärker angestiegen, als die Kosten für das Autofahren. Die Allianz SwissPass hat die nächste Preiserhöhung vor kurzem angekündigt. Gleichzeitig will das Parlament beim regionalen öffentlichen Verkehr sparen, was ein Angebotsabbau sowie eine weitere Tarifierhöhung zur Folge haben wird. Das widerspricht unseren Zielen zur Verkehrsverlagerung diametral. Und untergräbt eine echte Schweizer Tradition: Die weit verbreitete Nutzung der Bahn und des öffentlichen Verkehrs, sei es in der Stadt oder auf dem Land. Darum ist es richtig und ganz wichtig, dass mit dem Mobilitätsbon die Nutzung des ÖV vergünstigt wird.

Dadurch wird die nachhaltige Mobilität gestärkt, klimafreundliches Reisen wird günstiger und wer den ÖV bisher nicht nutzt, bekommt einen Anreiz, einzusteigen.

Ich freue mich deshalb in dieser breiten Allianz und im Initiativkomitee mitzuwirken und die wichtige Mobilitätsbon-Initiative zu unterstützen.

**Initiant*innen der eidgenössischen Volksinitiative
«Für einen starken öffentlichen Verkehr und faire Flugpreise (Mobilitätsbon-
Initiative)»**

Barbara Antonioli Mantegazzini, Professorin für Volkswirtschaft und Nachhaltigkeitspolitik
SUPSI

Kathrin Bertschy, Nationalrätin GLP

Florence Brenzikofer, Präsidentin IGÖV, Nationalrätin Grüne

Lukas Bühler, Vorstand umverkehR

Mathias Buschbeck, Präsident ATCR-AIG

Hasan Candan, Nationalrat SP

Manuela Cattani, pensionierte Gewerkschafterin

Christophe Clivaz, Nationalrat Grüne

Martine Docourt, Nationalrätin SP

Magdalena Erni, Co-Präsidentin Junge Grüne Schweiz

Jelena Filipovic, Co-Präsidentin VCS Schweiz

Marc Jost, Nationalrat EVP

Delphine Klopfenstein Broggin, Präsidentin Pro Velo Schweiz, Co-Präsidentin KLUG,
Nationalrätin Grüne

Anne Mahrer, Co-Präsidentin Klimaseniorinnen

Valentine Python, Klimatologin

David Raedler, Co-Präsident VCS Schweiz

Franziska Ryser, Co-Präsidentin umverkehR, Nationalrätin Grüne

Priska Seiler Graf, Co-Präsidentin KLUG, Nationalrätin SP

Nicola Siegrist, Vorstand umverkehR, Kantonsrat SP Zürich

Nara Valsangiacomo, Präsidentin Pro Alps

Dominik Waser, Vorstand umverkehR

Loa Wild, Präsidentin JGLP Schweiz

Priska Wismer-Felder, Nationalrätin Mitte

Marc Wuarin, Vize-Präsident GLP Genf

Rolf Wüstenhagen, Prof. Universität St. Gallen (HSG)

Samson Yemane, Gemeinderat SP Lausanne

Tonja Zürcher, Leiterin Kommunikation umverkehR

Allianz

umverkehR

VCS

Klima-Allianz

WWF

Greenpeace

KLUG (Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit)

Verein Klimaschutz Schweiz

IGöV (Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr)

ProBahn

Pro Alps

Pro Velo

SES (Schweizerische Energiestiftung Schweiz)

Birdlife

terran

NWA Schweiz

Naturfreunde Schweiz

Mountain Wilderness

Klimaseniorinnen

Klimagrosseltern

WeCollect

energie-wende-ja

BreakFree Suisse

ATCR-AIG (Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport internationale de Genève)

CARPE (Coordination Régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement)

ARAG (Association des Riverains de l'Aéroport de Genève)

Ökostadt Basel

noé 21

impACT

Basel Wandel

Grüne

SP

EVP

Solidarités

Junge Grüne

JGLP

JEVP

senior Grünliberale