

Sitzung vom 6. September 2023

**1034. Anfrage (Klimazerstörung durch Privatjets  
der Superreichen stoppen!)**

Die Kantonsräte Nicola Siegrist, Zürich, Urs Dietschi, Lindau, und Manuel Sahli, Winterthur, haben am 15. Mai 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Die Klimakrise ist die grösste Herausforderung der Menschheit im 21. Jahrhundert. Die Treibhausgasemissionen müssen ab 2025 weltweit sinken, um weitere katastrophale Folgen der Klimaerhitzung abzumildern. Auch der Kanton Zürich macht dazu vorwärts und hat sich gemäss regierungsrätlichem Beschluss das Ziel gesetzt, möglichst 2040 netto null Emissionen zu erreichen (RRB 128/2022). Dieses Ziel wird durch den Verfassungsartikel 102 a gestützt, der in der Volksabstimmung mit über 67% Ja-Anteil deutlich angenommen wurde.

Auch wenn die Luftfahrt in vielen Klimastatistiken nicht aufgeführt ist, trägt sie einen wesentlichen Teil zu den Zürcher Emissionen bei. Zwar bekennt sich auch die Luftfahrtindustrie langsam zu Klimazielen, diese liegen aber weit in der Zukunft und basieren heute noch auf Szenarien zu synthetischen Treibstoffen, die in der Realität auf wackligem Fundament stehen<sup>1</sup>. Zudem reicht der alleinige Ersatz des Kerosins durch synthetische Treibstoffe aufgrund des RFI-Faktors<sup>2</sup> nicht zur Erreichung des Netto-Null-Ziels, da der Treibhauseffekt in höheren Luftschichten grösser ist.

Ein sehr kleiner Teil der Bevölkerung fliegt jedoch nicht wie alle anderen in grossen Linienfliegern, sondern verfügt über eine Flotte von Privatjets. Die Reichsten gönnen sich den Luxus von schön ausgestatteten Kleinflugzeugen, um auch hoch über den Wolken ungestört anstossen zu können. Eine Untersuchung des Forschungsinstituts CE Delft zeigt nun die Klimazerstörung, die durch Privatjets angerichtet wird<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/illusion-klimaneutrales-fliegen-101.html>

<sup>2</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Radiative\\_Forcing\\_Index](https://de.wikipedia.org/wiki/Radiative_Forcing_Index)

<sup>3</sup> CO<sub>2</sub> emissions of private aviation in Europe: <https://cedelft.eu/publications/co2-emissions-of-private-aviationin-europe/>

Die Untersuchung zeigt, dass in der Schweiz 35'269 Privatjetflüge gestartet sind. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden auf ca. 166'000 Tonnen geschätzt, was etwa den jährlichen THG-Emissionen der Stadt Uster entspricht (ohne Usters Flugemissionen)<sup>4</sup>. Privatjetflüge sind auf die gleiche Strecke in etwa 14× klimaschädlicher als normale Linienflüge. Vom Flughafen Zürich aus seien im Jahr 2022 11'146 Flüge gestartet.

Für die breite Bevölkerung, die sich Mühe gibt, ihren Beitrag an den Klimaschutz zu leisten, ist es schwer nachvollziehbar, weshalb eine kleine Gruppe von Menschen so überproportional klimaschädlich unterwegs sein kann.

Vor diesem Hintergrund bitten die Unterzeichnenden den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viele Starts und Landungen sind am Flughafen Zürich auf Privatjets zurückzuführen?
2. Für wie viele CO<sub>2</sub>-Emissionen ist die Fliegerei mit Privatjets von und nach Zürich geschätzt etwa verantwortlich?
3. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass die auch im Vergleich zu Linienfliegern deutlich klimaschädlichere Fliegerei in Privatjets noch zeitgemäss ist?
4. Wieviel Geld erhält die Flughafen Zürich AG für Standplätze, Start- und Landeplätze der Privatjets?
5. Welche rechtlichen Möglichkeiten stehen dem Kanton Zürich offen, um die Nutzung des Flughafen Zürichs für Privatjets einzuschränken?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Nicola Siegrist, Zürich, Urs Dietschi, Lindau, und Manuel Sahli, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

§ 59 des Kantonsratsgesetzes (LS 171.1) gibt Kantonsratsmitgliedern die Möglichkeit, mit Anfragen Aufschluss über Angelegenheiten des Regierungsrates zu verlangen. Die in vorliegender Anfrage aufgeführten Fragen betreffen jedoch nicht vornehmlich Angelegenheiten des Regierungsrates, weshalb der Regierungsrat hierzu grundsätzlich keine Auskunft erteilen kann. Die Fragen richten sich in erster Linie an die Flughafen Zürich AG und den Bund und können nur von diesen beantwortet werden. Dementsprechend hat die mit der Bearbeitung dieser Anfrage beauftragte Volkswirtschaftsdirektion zur Beantwortung dieser Fragen

---

<sup>4</sup> Treibhausgasbilanz Stadt Uster, Seite 12: [https://www.uster.ch/\\_docn/2958172/Bericht\\_MassnahmenplanKlima-Uster\\_2021](https://www.uster.ch/_docn/2958172/Bericht_MassnahmenplanKlima-Uster_2021)

die Flughafen Zürich AG und das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eingeladen, sich zu diesen Fragen zu äussern. Die nachfolgenden Ausführungen stützen sich auf deren Angaben.

Zu Frage 1:

Die Kategorie «Privatjet» kommt in der statistischen Erfassung des Bundes nicht vor. Flugzeuge werden eingeteilt in Strahlflugzeuge (Jets), Propellerflugzeuge (Turboprops oder Kolbenmotoren) sowie Segelflugzeuge. Zudem wird in der Statistik des Bundes nach dem Verwendungszweck unterschieden (z. B. kommerziell, d. h. sogenannte General- und Businessaviation, nicht kommerziell, staatlich, Such- und Rettungsflüge, Frachtfüge). Demnach sind die Privatjets (nachfolgend: Jets) der Kategorie «General- und Businessaviation» zuzuordnen. Am Flughafen Zürich wurden 2022 rund 19 500 Flugbewegungen (Starts und Landungen) mit Jets in der Kategorie «General- und Businessaviation» registriert. Die Mehrheit dieser Flugbewegungen fand aus geschäftlichen Gründen statt. Nur in Einzelfällen befand sich der Jet in Privatbesitz.

Zu Frage 2:

Die Jets (Geschäftsfliegerei und Privatfliegerei) am Flughafen Zürich verursachen global betrachtet etwa 158 000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent (CO<sub>2</sub>e). Der Begriff «CO<sub>2</sub>-Äquivalent» umfasst neben Kohlendioxid auch alle anderen Gase wie Methan, Distickstoffoxid usw. Diese Menge CO<sub>2</sub>e entspricht einem Anteil von knapp 5% am Flugbetrieb des Flughafens Zürich. Ab dem Flughafen Zürich werden durch den Flugbetrieb etwa 3,2 Mio. t CO<sub>2</sub>e verursacht. Die Schweiz emittiert etwa 55 Mio. t CO<sub>2</sub>e. Die Jets ab Zürich haben somit einen Anteil von etwa 0,3% am gesamtschweizerischen Ausstoss.

Zu Frage 3:

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die Luftfahrt unabhängig vom eingesetzten Flugzeugtyp oder Verwendungszweck gefordert ist, ihre Emissionen nachhaltig zu reduzieren. Dies ist auch die Haltung des BAZL, das sich dazu wie folgt äussert: «Im Entwurf zur CO<sub>2</sub>-Gesetzesrevison wird nicht zwischen Linien- und Businessjets unterschieden. Die Luftfahrt ist als Ganzes gefordert, ihre Emissionen zu reduzieren. In der laufenden Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes ist eine Beimischpflicht für nachhaltige Treibstoffe enthalten. Dies würde die Klimawirkung der Flüge mit Businessjets gleichermaßen reduzieren wie diejenige der Linien- und Charterflüge.»

Zu Frage 4:

Die Höhe und die Struktur der Gebühren werden gestützt auf die Verordnung über die Flughafenengebühren (SR 748.131.3) für jeden konzessionierten Flughafen einzeln festgelegt. Dabei kommt das Kostendeckungsprinzip zur Anwendung, d. h., die relevanten Einnahmen des Flughafens dürfen die Ausgaben nicht oder nur geringfügig überschreiten. Auch lärm- und schadstoffabhängige Gebühren gemäss Art. 39 des Luftfahrtgesetzes (SR 748.0) unterliegen diesem gebührenrechtlichen Grundsatz. Das Gebührenreglement der Flughafen Zürich AG ist auf deren Webseite publiziert und öffentlich einsehbar ([flughafenzuerich.ch/gebuehren](http://flughafenzuerich.ch/gebuehren)).

Zu Frage 5:

Der Bund hat gemäss Art. 87 der Bundesverfassung (SR 101) eine umfassende Zuständigkeit im Bereich Luftfahrt. Zudem ist die Schweiz bei der Zulassung von Flugzeugen und der Bewilligung von Flügen über das Luftverkehrsabkommen an europäisches Recht gebunden. Gemäss Betriebskonzession des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ist die Flughafen Zürich AG als Konzessionärin verpflichtet, den Flughafen für alle im nationalen und internationalen Verkehr zugelassenen Luftfahrzeuge offen zu halten (sogenannter Zulassungszwang). Menge und Abwicklung des zulässigen Flugverkehrs richten sich dabei in erster Linie nach den Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt. Die Vorgaben sind auf Bundesstufe abschliessend festgelegt. Es gibt daher für den Kanton Zürich keine rechtlichen Möglichkeiten, um die Nutzung des Flughafens Zürich für Jets einzuschränken.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**