

Sitzung vom 29. März 2023

**377. Postulat (Verbindlicher Absenkpfad für THG-Emissionen durch den Flugbetrieb ab dem Flughafen Zürich auf netto-null bis 2040, spätestens 2050)**

Die Kantonsräte Julian Croci, Dübendorf, David John Galeuchet, Bülach, und Urs Dietschi, Lindau, haben am 16. Januar 2023 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird gebeten darüber Bericht zu erstatten, wie der Flugbetrieb ab dem Flughafen Zürich das Netto-Null Ziel erreichen kann und welche kantonalen oder nationalen gesetzlichen Grundlagen dafür angepasst werden müssen. Die Absenkung soll mindestens linear erfolgen bis 2040, spätestens 2050, netto-null THG-Emissionen erreicht sind. Kann diese nicht durch Effizienzgewinne oder die Einführung von CO<sub>2</sub>-freien synthetischen Treibstoffen erreicht werden, ist die Anzahl der Flugbewegungen zu reduzieren, um das geforderte Ziel zu erreichen.

*Begründung:*

Mit dem Pariser Klimaabkommen hat sich die Welt und die Schweiz das Ziel, die globale Klimaerwärmung auf unter 2 Grad zu begrenzen gesetzt. Um dieses Ziel einzuhalten, ist das Erreichen von netto-null THG Emissionen bis 2040 notwendig. Während es in vielen Bereichen endlich vorwärts geht, schläft die Flugbranche. Mit dem «Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation» (CORSIA) ist selbst netto-null bis 2050 nicht zu erreichen. Neben technischen Herausforderungen ist insbesondere die Abwesenheit von Regulierungen und Anreizen für die Reduktion des Einsatzes fossiler Energieträger ein grosses Problem. Ein linearer Absenkpfad der THG-Emissionen führt dazu, dass der Einsatz fossiler Energieträger reduziert wird. Dies schafft die dringend benötigten Anreize für Innovation in der Flugbranche, wie zum Beispiel kurzfristige Effizienzgewinne oder die Entwicklung von CO<sub>2</sub>-freien synthetischen Treibstoffen.

Kann der lineare Absenkpfad nicht durch Innovationen erreicht werden, ist die Anzahl der Flugbewegung zu senken oder andere Massnahmen zu ergreifen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Julian Croci, Dübendorf, David John Galeuchet, Bülach, und Urs Dietschi, Lindau, wird wie folgt Stellung genommen:

Der Flugbetrieb ab dem Flughafen Zürich umfasst fast ausschliesslich internationale Flugverbindungen. Er ist als ein Teil des Gesamtsystems des globalen Flugbetriebs zu verstehen. Hierbei liegt es in der Natur der Sache, dass der globale Flugbetrieb einer internationalen Regulierung bedarf, wie dies bereits heute über die bestehenden internationalen Übereinkommen und durch die Eingliederung der Schweiz in internationale Organisationen erreicht wird. Auch die Klimaauswirkungen infolge des internationalen Flugbetriebs sind globaler Natur. Diese müssen deshalb mit international abgestimmten Massnahmen angegangen werden, um eine nachhaltige und globale Wirkung zu erzielen. Nationale Alleingänge erweisen sich in diesem Zusammenhang weder als sinnvoll noch als zweckmässig. Diese hätten ausschliesslich lokal Geltung. Sie könnten jeodch für den betroffenen Standort in verkehrs- und volkswirtschaftlicher Hinsicht erhebliche Nachteile und Wettbewerbsverzerrungen verursachen sowie zu Fehlanreizen führen. Kantonale wie auch nationale Massnahmen zur Regelung des international geprägten Flugbetriebs ab dem Flughafen Zürich würden sich hinsichtlich des Ziels, die Klimaauswirkungen des globalen Flugbetriebs massgebend einzudämmen, als unwirksam erweisen.

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation hat anlässlich ihrer 41. Generalversammlung vom Herbst 2022 das Ziel Netto-Null CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 beschlossen. Bereits zuvor hatten Anfang 2021 Vertreterinnen und Vertreter von europäischen Fluggesellschaften, Flughäfen sowie Hersteller und Flugsicherungsorganisationen ihre Strategie «Destination 2050 – a route to net zero european aviation» veröffentlicht, die einen Weg zu Netto-Null CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 auf allen Flügen mit Start in Europa (EU, EFTA, UK) darlegt. Auch Vertreterinnen und Vertreter der Schweizer Luftfahrtbranche, namentlich Aerosuisse, Swiss, Easyjet, die Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel sowie die Swiss Business Aviation Association, haben sich mit einer gemeinsamen Absichtserklärung zu einem Netto-Null-Ziel bis 2050 bekannt und hierfür eine «Road Map Sustainable Aviation» erarbeitet. Im Weiteren hatte auch der Bund in seiner Klimastrategie die Zielsetzung verankert, dass der internationale Luftverkehr ab der Schweiz im Jahr 2050 netto möglichst keine klimawirksamen Emissionen mehr verursacht. Gestützt auf diese Zielsetzung des Bundes und im Rahmen der «Massnahme 5» des Aktionsplans 2021–2023 zur Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030

wurde am 15. Dezember 2022 der «Bericht des BAZL betreffend die Förderung der Entwicklung und des Einsatzes von nachhaltigen Flugtreibstoffen» veröffentlicht, der den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen als erfolgsversprechende Massnahme zur Reduktion der Klimaauswirkungen der Luftfahrt beschreibt. Schliesslich sieht auch die EU im Rahmen des «Fit for 55»-Pakets mehrere Massnahmen zur Erreichung des Netto-Null-Ziels bis 2050 vor, wie etwa eine Änderung der «Energy Taxation Directive», mit der Kerosin neu besteuert werden soll, sowie die Initiative «ReFuelEU Aviation», die eine Beimischpflicht für nachhaltige Flugtreibstoffe umfasst. Eine Übersicht mit Links zu weiterführenden Informationen ist auf der Internetseite des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) zu finden ([bazl.admin.ch/bazl/de/home/themen/umwelt/klima.html](http://bazl.admin.ch/bazl/de/home/themen/umwelt/klima.html)). Sowohl auf internationaler Ebene als auch beim Bund besteht bezüglich des globalen Flugbetriebs somit ein einhelliges Versprechen zum Netto-Null-Ziel bis 2050. Der Regierungsrat unterstützt dies ausdrücklich.

Es liegen bereits umfangreiche Erhebungen und Massnahmenvorschläge von Expertinnen und Experten aus dem Bereich Luftfahrt vor, wie dieses gesetzte Ziel zu erreichen ist. Aus diesen Erhebungen geht auch hervor, dass die Einführung einer Beimischquote von nachhaltigen Flugtreibstoffen als zielführende Massnahme erachtet wird. Dabei wird insbesondere auch eine ansteigende Beimischquote gegenüber einem Absenkpfad für Treibhausgas-(THG-)Emissionen klar präferiert. Das BAZL hält in seinem Bericht vom 15. Dezember 2022 ausdrücklich fest, dass im Hinblick auf die Internationalität des Luftfahrtsektors eine Beimischquote gegenüber einer THG-Minderungsquote zu bevorzugen sei, damit das Schweizer Vorgehen keinen Alleingang ohne Abstimmung mit internationalen Partnern darstelle. Dafür sollen auch die Höhe der Quote und damit die Mehrkosten durch die Beimischung ungefähr denjenigen der umliegenden Staaten entsprechen. So könne ein internationaler Markt ohne Wettbewerbsverzerrungen und entsprechende Nachteile für Schweizer Akteure etabliert werden, was für das Erreichen von Klimazielen, aber auch für Flugzeug- und Flughafenbetreiber, Treibstoffhersteller und -lieferanten Planungssicherheit schaffe (vgl. Bericht des BAZL betreffend die Förderung der Entwicklung und des Einsatzes von nachhaltigen Flugtreibstoffen vom 15. Dezember 2022, Seite 31). Eine Beimischquote von nachhaltigen Flugtreibstoffen führt gegenüber einem linearen Absenkpfad der THG-Emissionen deshalb auf eine wesentlich geeignetere und unmittelbarere Weise dazu, dass der Einsatz fossiler Energieträger, durch die Vorgabe zur Beimischung von nachhaltigen Flugtreibstoffen, reduziert wird und dadurch die benötigten Anreize für eine rasche Entwicklung von CO<sub>2</sub>-freien synthetischen Treibstoffen in der Flugbranche geschaffen werden.

Im Weiteren ist festzuhalten, dass die Gesetzgebungskompetenz im Bereich Luftfahrt ausschliesslich dem Bund zukommt. Anpassungen von kantonalen Gesetzesgrundlagen sind bereits aus diesem Grund nicht möglich. Aufgrund der bestehenden internationalen Übereinkommen und der Eingebundenheit der Schweiz in die entsprechenden internationalen Organisationen wäre es zudem auch dem Bund nicht möglich, ohne internationale Abstimmung im Alleingang nationale Gesetzesgrundlagen anzupassen, um die Rechtskonformität mit den internationalen Verpflichtungen zu gewährleisten.

Das vorliegende Postulat kann deshalb aus vier wesentlichen Gründen nicht unterstützt werden: Erstens muss der Flugbetrieb ab dem Flughafen Zürich stets im Gesamtkontext des globalen Flugbetriebs beurteilt werden, wobei Massnahmen zur Eindämmung der globalen Klimawirkungen durch den Flugbetrieb international abgestimmt sein müssen, um im Ergebnis eine massgebliche Wirkung zu entfalten. Alleingänge einzelner Staaten innerhalb dieses globalen Gesamtsystems erweisen sich als wenig zielführend. Zweitens liegen bereits umfangreiche Erhebungen, wie die Klimaproblematik durch den globalen Flugbetrieb anzugehen ist, von für die Schweiz massgebenden Partnern aus der Luftfahrtbranche vor. Ein wesentlicher Erkenntnisgewinn aus einem zusätzlichen Bericht des Regierungsrates ist nicht erkennbar. Drittens haben sich Bund und EU grundsätzlich bereits für eine Beimischquote von nachhaltigen Flugtreibstoffen gegenüber einer THG-Mindestquote ausgesprochen. Der Regierungsrat unterstützt diese auch aus seiner Sicht erfolgversprechende Massnahme und erachtet demgegenüber einen THG-Absenkpfad als ungeeignet. Viertens wäre auch die erfolgreiche Umsetzbarkeit des Postulats unklar, da dem Kanton keine Gesetzgebungskompetenzen im Bereich der Luftfahrt zukommt, wobei auch die Gesetzgebungskompetenzen des Bundes aufgrund seiner Verbindlichkeiten aus den internationalen Übereinkommen erheblich eingeschränkt sind.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, das Postulat KR-Nr. 9/2023 abzulehnen.

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

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