

## **9. Auch für den Flughafen Zürich gilt: Netto Null bis 2040**

Parlamentarische Initiative Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich), Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich), Urs Dietschi (Grüne, Lindau) vom 30. Mai 2022

KR-Nr. 179/2022

*Jasmin Pokerschnig (Grüne, Zürich):* 1 Prozent der Weltbevölkerung verursacht die Hälfte der gesamten flugzeugbedingten Treibhausgasemissionen. Eine äusserst kleine Minderheit verursacht somit enorme Emissionen. Zu dieser äusserst kleinen Minderheit gehört auch die Schweiz: Schweizerinnen und Schweizer sind extreme Vielflieger. Im Vergleich zu unseren Nachbarländern besteigen wir doppelt so häufig ein Flugzeug. Ein einziger Ferienflug kann das Klima stärker aufheizen, als wenn jemand ein Jahr lang Auto fährt. Der Flugverkehr ist zudem einer der am schnellsten wachsenden Verursacher von Treibhausgasen und ist in der Schweiz der klimaschädlichste Sektor überhaupt. Die Fliegerei ist weltweit für rund 7 Prozent des menschengemachten Klimaeffektes verantwortlich, in der Schweiz sogar für rund 25 Prozent. Als Land der Vielflieger muss die Schweiz, insbesondere der Kanton Zürich, als sogenanntes Tor zur Welt, mit seinem Flughafen endlich Verantwortung für den klimaschädigenden Flugverkehr übernehmen.

Trotz Klimakrise wehrte die Flugbranche bis jetzt jede vorgeschlagene Massnahme ab. Sie will beispielsweise keine Kerosinbesteuerung und sie will keine Mehrwertsteuer auf die Flugtickets und keine CO<sub>2</sub>-Abgabe. Dabei wird jeweils auf die Globalität beziehungsweise auf die Konkurrenzfähigkeit des Fluggeschäfts verwiesen. Die Flugbranche, das zeigen diese Diskussionen deutlich, will nicht auf Subventionen verzichten und die Kosten für den Klimaschutz nicht mittragen. Stattdessen wird das Wachstum angesteuert. Das Passagieraufkommen an den Schweizer Flughäfen ist zwischen den Jahren 2000 und 2015 um 44 Prozent auf 49,4 Millionen Passagiere pro Jahr gestiegen. Findet der Luftverkehr nach der Corona-Pandemie zur vorherigen sogenannten Normalität zurück – und so sieht es derzeit aus –, so wird das Passagieraufkommen an den Schweizer Flughäfen laut Prognose des Bundesamtes für Zivilluftfahrt bis 2030 auf jährlich 78 Millionen wachsen. Das sind rund 20 Millionen mehr als heute und das ist ein Desaster für das Klima.

Am 15. Mai 2022 hat die Stimmbevölkerung den Klimaschutzartikel mit einer Zweidrittelmehrheit in der Verfassung verankert und damit der Politik den eindeutigen Auftrag erteilt, beim Klimaschutz vorwärtszumachen. Während beim Energiegesetz die Weichen im Bereich der Gebäude auf netto null bis 2040 gestellt sind, besteht beim Verkehr immer noch dringender Handlungsbedarf. Dem Luftverkehr kommt dabei eine grosse Verantwortung zu. Deshalb verlangen wir Grünen mit dieser PI einen verbindlichen Absenkpfad. Sowohl der landseitige als auch der luftseitige Betrieb des Flughafens Zürich müssen bis 2040 treibhausgasneutral sein.

In der vorgeschlagenen Änderung des Flughafengesetzes werden einerseits die Klimaziele für den Flughafen Zürich festgeschrieben und zum anderen soll der Regierungsrat beauftragt werden, den Absenkart zu überprüfen und bei Bedarf einzugreifen und weitere Massnahmen zu erwirken. Mit der Anpassung des Flughafengesetzes werden die Klimaziele nicht nur angestrebt oder sind «nice to have», sondern sie müssen auch tatsächlich erreicht werden. Für den luftseitigen Bereich wird der Zürcher Regierung die Aufgabe erteilt, sowohl als Teilhaberin der Flughafen Zürich AG als auch auf Bundesebene Ebene dahin zu wirken, dass die heutige massive Klimabelastung durch den Flugbetrieb bis 2040 auf netto null abgesenkt ist. Wir können uns ein «Weiter so» schlichtweg nicht leisten. Und wir können es uns nicht leisten, die Flugbranche weiterhin zu schonen. Wir Grünen danken Ihnen für die Unterstützung dieser PI.

*Franziska Barmettler (GLP, Zürich):* Mit dieser PI rufen die Grünen ihrem Regierungsrat (*Martin Neukom*) und der Regierungsrätin Carmen Walker Späh zu: Hey, ihr habt im Fall in eurer Klimastrategie für den Kanton Zürich den Flughafen vergessen! Die Regierungsmitglieder würden wohl erwidern: Nein, haben wir nicht, denn wir können beim Luftverkehr nur indirekt Einfluss nehmen, etwa durch Information oder die Zusammenarbeit mit anderen Akteuren. Die Grünen widersprechen: Aber wir haben ja nun den Klimaschutz in unserer Verfassung verankert, und deshalb nehmen wir uns nun diese Kompetenz und regeln die Klimaziele vom Luftverkehr selbst. Die Regierungsmitglieder runzeln die Stirn: Ist ja schön, wenn ihr uns diese Kompetenz zusprechen wollt, aber wo ist hier die Logik? Womit wir beim Dilemma dieser PI angelangt sind: Auf der einen Seite verwundert es leider nicht, dass sich die Regierung in diesem Dialog wiederfindet, denn sie zeigt deutlich zu wenig Engagement bei diesem Thema. So sind etwa die Ausführungen zum Luftverkehr in der Klimastrategie tatsächlich sehr dünn und Frau Walker Späh hatte sich vehement gegen die Standesinitiative zur Einführung einer Kerosinsteuer im Einklang mit den europäischen Regelungen gewehrt. Dieses Verhalten steht im Widerspruch zum klaren Handlungsbedarf, der beim Flughafen und beim Luftverkehr punkto Klima besteht. Die Versuchung ist also gross, diese PI zu überweisen und ein Zeichen zu setzen.

Auf der anderen Seite wird damit der tatsächliche Handlungsspielraum des Regierungsrates nicht grösser, als er heute ist, und es fragt sich, ob dieser doch sehr umfassende Gesetzestext verhältnismässig und zielführend ist. Schauen wir uns das Ziel an: Was die Flughafeninfrastruktur betrifft, hat sich die Flughafen AG ein Ziel von netto null bis 2050 gesetzt. Dieses Ziel auf 2040 zu verschärfen, wäre legitim, ähnlich wie wir dies zum Beispiel für den ZVV (*Zürcher Verkehrsverbund*) auch festgelegt haben. Was den Luftverkehr ab Zürich angeht, besteht ohne Zweifel Handlungsbedarf, auch wenn der Flugverkehr in den nationalen Emissionsstatistiken nicht berücksichtigt wird. Die im Entwurf zum neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgeschlagene Beimischquote von nicht fossilen synthetischen Flugtreibstoffen ist notwendig, aber nicht ausreichend. Zusätzlich braucht es eine Flugticketabgabe, um der Kostenwahrheit etwas näher zu kommen, sowie im Kurzstreckenbereich Alternativen, wie etwa mehr Nachtzüge. All diese Massnahmen kann aber

der Regierungsrat nicht einführen, und es fragt sich, was denn auf dem von der PI geforderten Massnahmenplan stehen würde: etwa eine Bewegungsbeschränkung oder Kompensationsgeschäfte im grossen Stil? Tatsächlich ist das Ziel von netto null bis 2040 für den Luftverkehr leider nicht ohne Kompensation zu erreichen. Insgesamt fällt auf, dass sich der Text der PI an anderen Bestimmungen im Flughafengesetz zum ZFI (*Zürcher Fluglärmindex*) orientiert, im Sinne von: Was für den Lärm gilt, soll nun auch fürs Klima gelten. Beim Lärm sind wir aber im Bereich Raumplanung in dem Bereich, wo wir als Kanton noch die höchste Kompetenz haben. Aber auch dort sehen wir leider, dass die festgehaltenen Richtwerte praktisch ohne Folgen nicht eingehalten werden.

Abschliessend kann somit gesagt werden, dass die PI gut gemeint und der Handlungsbedarf da ist, aber mit dem vorgeschlagenen Gesetz noch nicht der richtige Weg gefunden werden konnte. Wir überweisen diese PI nicht.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Zur Einordnung dieser PI: Der Luftverkehr trägt global 2 Prozent zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen bei, trotzdem ist er das Lieblingsfeindbild der Grünen. Auch bei dieser PI wird das wieder intensiv bewirtschaftet, wir haben den Rundumschlag von Frau Pokerschnig geniessen können, ohne dass sie eigentlich inhaltlich auf ihre PI eingegangen ist, denn dummerweise vermischt die Forderung der PI den Luftverkehr und den Flughafenbetrieb am Boden und somit die nationale mit der kantonalen Gesetzgebung. Der Luftverkehr ist Sache des Bundes und wird daher national geregelt. Der Weg zur Dekarbonisierung der Luftfahrt führt daher über Bundesgesetze wie das CO<sub>2</sub>-Gesetz. Der vom Bundesrat angestrebte Weg über eine europäisch harmonisierte Lösung für die Beimischpflicht von synthetischen Flugtreibstoffen, SAF als Fachbegriff, ist die wesentlich wirksamere Lösung als eine Flugticketabgabe, welche in einem allgemeinen CO<sub>2</sub>-Fonds versumpft und einen einseitigen Wettbewerbsnachteil für die Branche bedeuten würde.

Die Branche unterstützt diesen Weg mit der Beimischpflicht. Beispielsweise unterhalten die Flughafen Zürich AG und die SWISS (*Fluggesellschaft*) bereits seit 2020 eine Vereinbarung mit dem ETH-Spin-Off Synthelion, welche sich mit der Entwicklung und Produktion von synthetischen Solartreibstoffen befasst. Die Unternehmen verpflichten sich damit, die in den Testanlagen anfallenden Treibstoffmengen zu Gestehungskosten abzukaufen, welche heute noch massiv über den Preisen von fossilem Treibstoff sind. Das ist aber ein wichtiger Beitrag, um die Nachfrage zu steigern und eine Skalierung der Produktionsprozesse wirtschaftlich attraktiv zu machen. Schliesslich ist dies der Weg zu einer praktisch CO<sub>2</sub>-neutralen Luftfahrt, welche jedoch realistisch bis 2040 nicht vollständig zu schaffen ist.

In die kantonale Kompetenz hingegen fällt der landseitige Betrieb der Flughafen-Infrastruktur. Da gilt es zu erwähnen, dass der Flughafen seit 1990 die Klimaemissionen bereits um über ein Drittel gesenkt hat. Exemplarisch zeigt sich da beim Grossprojekt Circle, welcher nicht nur das grösste Minergie-Gebäude, sondern auch das mit den meisten Punkten bewertete Leed-Platinum-zertifizierte Gebäude der Schweiz ist. Der ganzen Komplex kommt beinahe vollständig ohne

fossile Energieträger aus. Oder dass soeben vorgestellte Projekt für den Ersatzneubau des Dock A, welches als grösstes Holzgebäude Europas und mit grossflächiger Eigenstromproduktion in punkto Nachhaltigkeit neue Massstäbe setzen wird. Die Unternehmen Flughafen Zürich AG und SWISS müssen sich bezüglich Nachhaltigkeit nicht verstecken. Mit Milliardeninvestitionen in Infrastruktur und Flotte werden die Effizienz und die Klimaverträglichkeit laufend erhöht. Dies ist klug und langfristig ein Wettbewerbsvorteil und garantiert die internationale Anbindung der Schweiz zugunsten unserer Volkswirtschaft und der Sicherung von tausenden von Arbeitsplätzen.

Lehnen Sie wie die SVP die PI ab. Und falls Sie in die Ferien fliegen – gewisse von Ihnen machen das vermutlich –, machen Sie es wie ich: Fliegen Sie mit einer schweizerischen Fluggesellschaft und kompensieren Sie ihre Flüge direkt bei der Buchung über «Compensaid», womit der Zukauf von synthetischen Flugkraftstoffen direkt gefördert wird. Ich danke Ihnen.

*Felix Hoesch (SP, Zürich):* Meine Interessenbindung: Dieses Jahr fliege ich nicht. Es kann und darf nicht sein, dass der Flugverkehr aus der CO<sub>2</sub>-Bilanz ausgeklammert wird. Und bei uns sind es 25 Prozent und nicht die 2 Prozent, die Christian Lucek für den globalen Wert immer wiederholt. Aber genau das geschieht auf allen politischen Ebenen, auch bei uns in der langfristigen Klimastrategie. Das soll bei uns nicht zu sein und darum unterstützen wir von der SP diese parlamentarische Initiative. Das ist ein wichtiger Bestandteil, damit wir unsere gemeinsamen Klimaziele überhaupt erreichen können.

Ganz wichtig ist mir in der Begründung der Absatz zu den atmosphärischen Auswirkungen der Flugverkehrsemissionen. Da hier beim Ausbringen der Abgase in Flughöhe das Klima stärker belastet wird, reicht es eben nicht, das Kerosin eins zu eins durch synthetische Stoffe zu ersetzen, sondern es müssen auch noch negative Emissionen dazukommen, sonst kommen wir niemals auf netto null.

Aktuell haben wir Streichungen von Flügen bei der SWISS und auch bei anderen Fluggesellschaften. Das kann uns jetzt hier freuen, macht es aber nicht wirklich, denn es ist wirklich eine beschissene Personalpolitik, die die SWISS hier macht, und das darf nicht so weitergehen. Aber zum Flugverkehr gibt es Alternativen: Mit dem Zug kommt man auch an viele interessante Ziele. Und zum Glück ist Zürich einer der Hubs der Nachtzüge in Europa. Wir müssen dieses Netz ausbauen, bekannter und noch attraktiver machen. Und wir dürfen nie vergessen, wie toll unser eigenes Land für spannende und erholsame Ferien ist. Da tut uns etwas Suffizienz in der Mobilität gut.

Zurück zum Flughafen und dieser PI: Ich bin mir nicht sicher, ob wir als Kanton genügenden Einfluss auf diese privatrechtliche Aktiengesellschaft haben. Denn der eigentliche Elefant im Raum wird in dieser PI nicht angesprochen: Wir müssen uns dafür einsetzen, dass die Privatisierung des Flughafens rückgängig gemacht wird. Nur dann kann der Staat und damit die Gesellschaft wieder wirklich Einfluss auf die Entwicklung der Fliegerei in Zürich nehmen. Darum unterstützen wir von der SP, wie gesagt, diese PI vorläufig und sind gespannt, was in der Kommission daraus wird. Herzlichen Dank.

*Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich):* In ein Gesetz gehören Vorgaben und Vorschriften, also die Festlegung von Regeln. Es ist absolut unsinnig, Ziele in ein Gesetz zu schreiben. Weder Jahreszahlen noch Grössen noch Mengenangaben gehören in ein Gesetz. Ziele müssen situativ und schnell angepasst werden können, und das funktioniert nicht, wenn sie in einem Gesetz stehen.

Das Gesetz über den Flughafen Zürich, Artikel 1, Absatz 1 enthält alles Notwendige in der richtigen Formulierung. Aus diesem Grund müssen wir hier auch nicht über Sinn und Unsinn dieses Vorstosses sprechen. Ob gut gemeint oder nicht, es ist der falsche Ansatz auf der falschen Stufe. Die Mitte-Fraktion unterstützt diese PI nicht.

*Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.):* Die Luftfahrtbranche verursacht Treibhausgase sowohl in der Luft als auch am Boden. So weit, so gut, bis hierhin herrscht wohl Einigkeit. Bei der Nennung des prozentualen Anteils am gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoss beginnt aber schon der Streit, wir haben es bereits gehört. Gemäss BAZL, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt, beträgt das Total der durch Menschen verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem weltweiten Luftverkehr 2 bis 2,5 Prozent. Weil Frau und Herr Schweizer etwas lieber fliegen als andere Menschen, liegt der Prozentsatz bei uns höher. Aber wichtiger als die effektive Höhe dieses Wertes ist unsere gemeinsame Verantwortung, wirksame Massnahmen zur Reduktion zu beschliessen. Wirksam sind Massnahmen, wenn sie a) in unserem Einflussbereich liegen und b) praxistauglich, sprich umsetzbar sind.

Bei der vorliegenden PI werden die soeben genannten Faktoren aber nicht erfüllt. So ist beispielsweise bei der Forderung, dass der Flughafen dafür sorgen muss, auch luftseitig bis 2040 treibhausgasneutral zu sein, nicht machbar. So etwas kann nur gelingen, wenn die Fluggesellschaften dieses Ziel ebenfalls mittragen beziehungsweise entsprechende Regeln international vereinbart werden. Vor allem aber muss der für die Erreichung des geforderten Ziels nötige synthetische Treibstoff in ausreichender Menge vorhanden sein. Das ist, Stand heute, schlicht nicht gegeben. Wir müssen akzeptieren, dass der direkte Einfluss der Flughafen Zürich AG auf die Fluggesellschaften ziemlich limitiert ist. Trotzdem engagiert er sich bei der Entwicklung von synthetischem Flugtreibstoff, Christian Lucek hat das gut ausgeführt. Die grösseren Möglichkeiten hat der Flughafen bei seiner Infrastruktur am Boden und in der Art, wie er seinen Betrieb organisiert. Und hier macht er bereits einiges und vor allem Konkretes, wir haben einige Beispiele gehört. Das ist eine Klimapolitik, die Hand und Fuss hat, denn es kann nicht das Ziel sein, dass die Erfüllung von zu ambitionierten Absenkpfeilen nur über Kompensationen möglich wird.

Weil der Luftverkehr Sache des Bundes ist, müssen in erster Linie auf jener Ebene die Weichen gestellt werden. So kann dort beispielsweise im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Gesetzesrevision eine Beimischpflicht für nachhaltige Flugtreibstoffe festgelegt werden. Und dass die PI auf der falschen Flughöhe ist, können wir auch der Klimastrategie entnehmen, welche der Regierungsrat kürzlich präsentiert hat. Es ist sicher kein Zufall, dass in diesem Papier der Flughafen nur am Rande vorkommt

und in diesen keinerlei konkreten Massnahmen für den Flugverkehr benannt werden. Die Regierung hat erkannt und auch klargemacht, dass sie sich auf jene Bereiche konzentrieren will, wo wir als Kanton einen effektiven und massgeblichen Einfluss haben. Der Flugverkehr gehört nicht dazu.

Die EVP unterstützt gerne Massnahmen zu wirksamem Klimaschutz, sofern sie auf der richtigen Ebene angegangen werden und praxistauglich sind. Bei der vorliegenden PI sind aber diese Anforderungen leider nicht erfüllt, weshalb wir sie nicht vorläufig unterstützen werden.

*Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen):* Mit sagenhafter Geschwindigkeit wurde da die PI der Grünen traktandiert, kaum eingereicht vor noch nicht einmal einem Monat, schon beraten, aber hoffentlich heute nicht gleich einfach durchgewinkt. Diese PI ist nämlich absolut untauglich, sie ist handgestrickt. Wer derart grosse Forderungen erhebt, der sollte eigentlich vertraut sein mit der Unterscheidung, welche Themen auf welcher Ebene, der nationalen oder der kantonalen, angegangen werden können. Luftverkehr und Flughafeninfrastruktur, luft- und landseitiger Betrieb werden wahllos miteinander «verquantet» und die nationale und die kantonale Gesetzgebung werden komplett durcheinandergebracht.

Der Luftverkehr ist grundsätzlich Sache des Bundes und auch die Dekarbonisierung desselben gehört auf die nationale Ebene. Eine kantonale PI richtet da gar nichts aus. Und es ist ja auch nicht so, dass sich auf nationaler Ebene nichts tut. CO<sub>2</sub>-Gesetzesrevision und indirekter Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative sind zu nennen. Mit der Neuauflage der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes kommt dem Klimaschutz in der Luftfahrt eine grosse Rolle zu. So ist eine Beimischpflicht für nachhaltige Flugtreibstoffe vorgesehen. Das wird einen entscheidenden Push für die Dekarbonisierung der Luftfahrt geben. Und eben erst hat der Nationalrat den indirekten Gegenvorschlag des Bundesrates zur Gletscherinitiative durchberaten und angenommen, und auch in dieser Vorlage geht es um fossile Treibstoffe im Verkehr und bei den Gebäuden; zwei gewichtige Vorlagen also, die in Bern anstehen. Und anders als unter kantonalen Politikerinnen und Politikern ist man sich national wohl mehr einig, dass es eben neben dem Absenkpfad primär förderliche Rahmenbedingungen braucht, um die Transformation der Luftfahrtbranche zu ermöglichen. Es fragt sich nun wirklich, was ein derart steiler Absenkpfad netto null 2040 überhaupt bringen würde. Mehr Druck auf Fluggesellschaften bringt nichts. Für die Transformation braucht es Innovationstechnologien, wie Sustainable Aviation Fuel, welche die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftverkehr massiv reduzieren. Doch die sind zurzeit nicht in genügendem Masse vorhanden und deswegen schlägt der Bundesrat ja im CO<sub>2</sub>-Gesetz auch eine Beimischquote vor, analog zu derjenigen in der EU. Wer sich im vergangenen Donnerstag die Mühe gemacht hat, am «Spin Day» dabei zu sein, da dürfte sich überzeugen, dass Behörden, Fluggesellschaften, Firmen und Forschung mit Hochdruck an solchen Lösungen arbeiten.

Kommen wir noch zum zweiten Teil, dem landseitigen Flughafenbetrieb: Die PI möchte Druck machen, um den Flughafen zu zwingen, die Klimaziele von netto null 2050 um zehn Jahre vorzuverlegen. Gesetzliche CO<sub>2</sub>-Ziele als Sondermodell quasi – ein solches Sondermodell hätten andere Unternehmungen in der Schweiz

nicht, müssen diese nicht einhalten –, das gäbe doch negative Rahmenbedingungen für den Wirtschaftsstandort Zürich. Für die FDP ist das undenkbar. Wir verlangen für alle Unternehmungen und Firmen die gleichen Voraussetzungen, und in diesem Sinne unterstützen wir auch das Bekenntnis der Flughafen Zürich AG zu netto null 2050 mit einem echten, mit einem verbindlichen Absenkpfad, der ohne Offsetting-Kompensation von CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Finanzierung von Projekten auskommt. Dass der Flughafen längst auf diesem Pfad ist, das haben meine Vorrednerinnen und Vorredner bereits ausgeführt. Aus unserer Sicht ist das ehrlicher, als grosse Töne zu spucken.

Für die FDP ist klar: Es braucht eine nationale und es braucht eine internationale Lösung zur Dekarbonisierung der Luftfahrt. Nur eine solche würde den Wirtschaftsstandort Zürich – und der Flughafen hat nun einmal eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung – nicht benachteiligen. Wir wehren uns mit aller Deutlichkeit gegen Separatlösungen, die unseren Wirtschaftsstandort Zürich schwächen. Und wir wehren uns gegen einen weiteren Vorstoss, nachdem dieses Parlament ja bereits eine Standesinitiative für die Einführung einer Kerosinsteuer überwiesen hat, notabene die wohl zehnte Standesinitiative gleichen Inhalts, die in Bern wohl auch sang- und klanglos wieder untergehen wird, und das sollten wir mit dieser PI auch tun. Sie setzt bei der völlig falschen Frage, dem luftseitigen Betrieb national an und ist insofern vollkommen untauglich. Und sie versucht einmal mehr, den Flughafen in ein noch engeres Korsett zu zwingen, was gegen jegliche Wettbewerbs- und Innovationssicherheit verstösst.

Ich fasse zusammen: Es sind eigentlich andere Gründe, die hinter dieser PI stehen. Wir haben es gehört, die Grünen wollen uns das Fliegen vermiesen und die SP möchte den Flughafen verstaatlichen. Das hat ihr Sprecher der neu nicht mehr so viel fliegende Felix Hoesch ganz klar zum Ausdruck gebracht. Dagegen wehren wir uns. Wir überweisen nicht.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Trotz allen Abwehrkämpfen, die Sie hier führen, Sie wissen es, wir wissen es, ich weiss es, ja, alle wissen es: Fliegen ist für jede – für Ihre, für meine, für jede, die es macht –, für jede Klimabilanz extrem schädlich und die schlechtestmögliche Fortbewegungsart. Das mag vielleicht hart sein, aber es bringt Ihnen vielleicht die ganze Klimasache ein bisschen näher. Denn es schädigt nicht die Klimabilanz, sondern vielmehr Ihre Bequemlichkeitsbilanz. Soll ich Ihnen noch etwas sagen? Nicht nur Sie wissen es – ich habe gesagt, alle wissen es –, sogar der Flughafen weiss es. Denn wer die Publikation des Flughafens ein bisschen liest, namentlich die Politikbriefe des Flughafens, sieht auch: Der Flughafen macht dies durchaus zum Thema, einfach ein bisschen vorsichtig, aber diese sogenannten Sustainable Aviation Fuels, diese Beimischpflicht – wir haben es vorher gehört – sind beim Flughafen auch Thema. Und der Flughafen selbst setzt sich auch ein Ziel, ein Ziel von netto null bis 2050, bloss muss man hier das Fragezeichen setzen: Wie konsequent verfolgt dieser Flughafen das Ziel? Und genügt dies auch? Und da muss man hinsichtlich unseres Klimas und der Dringlichkeit des Themas sagen: Nein, das genügt nicht. Denn ob sich diese Technologie wirk-

lich durchsetzen wird, das wissen wir nicht. Und der Flughafen und auch die Politik müssten auf weitere Themen fokussieren, müssten weitere Themen thematisieren. Namentlich habe ich noch nie vom Flughafen gelesen, dass man dort über Sachen nachdenkt wie Kurzstreckenflüge, um dann wirklich die Frage zu stellen, ob diese sinnvoll sind. Und genau dort müssen wir hin. Und solange wir nicht dort sind, aber der Flughafen offenbar schon denkt, bis 2050 genügen diese Treibstoffe, ja, dann haben wir etwas «spatzig», dann haben wir auch «spatzig» für netto null bis 2040.

Das aktuelle Ziel ist zu langsam und dies gilt auch für den Flughafen. Dem Klima ist es letztendlich egal, ob wir den Flugverkehr einfach aussparen oder ob wir ihn mit reinnehmen. Das Klima gilt überall, das Klima gilt auch im Flugverkehr. Und wenn wir es bachab schicken, nur weil wir beim Flugverkehr wegsehen, dann ziehen wir letztendlich alles ab. Auch wenn ich hier sagen muss, die AL ist zu Standesinitiativen kritisch und gewisse politische beziehungsweise regulatorische Bedenken bezüglich der Wirksamkeit dieser Standesinitiativen wurden schon eingebracht. Wir werden diese Standesinitiative, da sie wirklich sinnvoll und wichtig ist, trotzdem unterstützen. Besten Dank.

*Selma L'Orange Seigo (Grüne, Zürich):* Es handelt sich eben nicht um eine Standesinitiative, sondern wir wollen das Gesetz ändern. Und der Regierungsrat bekommt dadurch den Auftrag, sich hier für einen Absenkpfad einzusetzen. Ich habe im Wesentlichen zwei Kritikpunkte herausgehört. Der eine ist, wir seien ja gar nicht zuständig, es sei nicht die richtige Ebene. Das ist so eine heisse Kartoffel, die man sich immer hin und her schiebt. Niemand ist zuständig und nachher muss auch niemand etwas unternehmen. Und wir sind durchaus der Meinung, dass der Kanton Zürich als bevölkerungsreichster Kanton, als Standortkanton des Flughafens, sich da einsetzen kann und auch die Regierung den Auftrag bekommen kann, in Bern zu versuchen, etwas zu unternehmen, halt mit allen Mitteln, die zur Verfügung stehen.

Und die FDP zum Beispiel sagt, ja, das müsse national, international gelöst werden. Ich merke einfach nicht viel davon, dass ihr national wahnsinnig viel Hand bietet, um hier Mehrheiten zu beschaffen und wirklich gute Lösungen zu schaffen. Und die GLP beisst sich dann eben an irgendwelchen Formalismen fest. «Ja, den Klimaschutz fänden wir schon noch wichtig und das mit dem Nichtfliegen, aber wir unterstützen es trotzdem nicht», das finde ich jetzt ziemlich schwach von einer Partei, die das Grün im Namen hat und die wahrscheinlich auch weiss, dass es eben nicht nur 2 Prozent sind, Herr Lucek. Ja klar, weltweit, aber wir reden ja vom Kanton Zürich, wenn wir gerade schon dabei sind, die richtige Ebene zu finden. Und in der Schweiz sind es 25 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch den Flugverkehr verursacht werden.

Dann das zweite Argument, das ich gehört habe: Es sei zu ambitioniert, es müsse praxistauglich sein, ein wahnsinnig steiler Absenkpfad: Was bringt der? Der bringt Klimaschutz. Wir haben es hier halt mit physikalischen Realitäten zu tun. Die Physik und das Klima lassen sich nicht irgendwie politisch überzeugen, vielleicht noch ein bisschen zu warten mit der Klimaerhitzung, sondern das ist einfach

Realität. Und wir brauchen diesen Absenkpfad. Nachdem wir es als Gesellschaft nun Jahrzehnte, ja, wirklich Jahrzehnte – ich kann mich erinnern, als ich ein kleines Kind war, wurde schon über Klimaschutz gesprochen – einfach völlig verpennt haben, muss jetzt halt schnell etwas passieren. Und ja, wir brauchen einen steilen, schnellen Absenkpfad.

*Felix Hoesch (SP, Zürich) spricht zum zweiten Mal:* Auch ich möchte noch auf ein paar Ausführungen replizieren. Erstens, Ruth Ackermann: Ziele ins Gesetz zu schreiben, finde ich etwas sehr Wichtiges und Richtiges, und es gibt einige Beispiele, wo das schon passiert ist. Und allenfalls muss das in die Übergangsbestimmungen. Das können wir in der Kommission bearbeiten, wenn wir denn diese PI heute überweisen.

Zu Daniel Sommer, zur Bedeutung Zürichs: Zürich ist bedeutend, erstens in der Schweiz, aber auch in Europa. Und Zürich hat einen europäischen Flughafen-Hub, der wirklich eine Bedeutung hat. Wir müssen unsere Verantwortung als Kantonsrat dieses Kantons Zürich wirklich ernst nehmen.

Aber hauptsächlich noch zu Barbara Franzen: Sie erwähnt die Gletscherinitiative. Wunderbar! Aber wer bremst diese aus? Die FDP streicht 1 Milliarde raus. So nicht! Sie erwähnt das CO<sub>2</sub>-Gesetz, auch da: Wir hängen wieder mal die Taube hin, aber den Spatz in der Hand bearbeiten wir nicht. Wir müssen jetzt einen steilen Absenkpfad machen. Die CO<sub>2</sub>-Katastrophe steht uns bevor, wir müssen jetzt etwas machen. Ich war am «Spin Day» am Donnerstag. Die Euphorie ist begeistert, das freut auch mich. Auch ich bin technologiebegeistert, aber ich habe doch sehr grosse Fragen. Und wie ich vorher schon erwähnt habe, das CO<sub>2</sub> direkt in die Flughöhe abzulassen, diese Partikel, das wurde am «Spin Day» nur ganz, ganz kurz erwähnt. Und von Suffizienz war natürlich keine Rede. Und Barbara Franzen, du sprichst davon, wir bräuchten gleiche Voraussetzungen. Ja, die brauchen wir, aber die haben wir heute nicht. Der Flugverkehr wird subventioniert, er bezahlt keine Mehrwertsteuer, er bezahlt auch sonst viel zu wenig. Er hat einen riesigen Corona-Kredit (*staatliche Hilfe in der Corona-Pandemie*) bekommen. Wir haben heute keine gleichen Voraussetzungen, diese müssen wir schaffen. Diese PI ist ein kleiner Weg in diese Richtung.

Der Kanton Zürich macht nichts, insbesondere die Volkswirtschaftsdirektorin, Regierungsrätin Carmen Walker Späh, macht einfach viel zu wenig und macht damit implizit Politik für den Flughafen. Das ist Arbeitsverweigerung gegen die hier bestehende Kantonsratsmehrheit. Der Kanton Zürich ist ein wichtiger Player in der Schweiz, wir betonen den Föderalismus. Der Kanton Zürich muss hier in den Lead gehen. Wir haben den Flughafen, wir haben hier die Möglichkeiten. Unterstützen Sie diese parlamentarische Initiative. Herzlichen Dank.

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Für die vorläufige Unterstützung einer parlamentarischen Initiative braucht es mindestens 60 Stimmen.

*Abstimmung*

**Für die vorläufige Unterstützung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 179/2022 stimmen 58 Ratsmitglieder.** Damit ist das Quorum von 60 Stimmen nicht erreicht. Die Initiative ist abgelehnt.

Das Geschäft ist erledigt.