

14. Klimaschutz: Standesinitiative zur Einführung einer wirksamen Kerosinsteuer

Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 2. November 2021 zur parlamentarischen Initiative Robert Brunner
KR-Nr. 231a/2018

Alex Gantner (FDP, Maur), Präsident der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU): Vorneweg noch zu zwei Interessenbindungen meinerseits: Ich bin Verwaltungsrat der Airborn Fuels Switzerland AG und Vorstandsmitglied von Swiss Power-to-X Collaborative Innovation Network.

Namens der KEVU beantrage ich Ihnen, die PI betreffend «Klimaschutz: Standesinitiative zur Einführung einer wirksamen Kerosinsteuer» abzulehnen. Eine grosse Minderheit beantragt, dass der Kanton Zürich im Rahmen einer geänderten PI eine Standesinitiative zur Kerosinsteuer einreichen soll. Die PI wurde zwischen dem 14. Januar 2020 und dem 2. November 2021 an insgesamt neun Sitzungen beraten. Der Erstinitiant, Altkantonsrat Robert Brunner, nutzte zu Beginn der Beratungen die Gelegenheit, die PI in der KEVU mündlich zu erläutern und hat somit sein Anrecht auf Anhörung wahrgenommen. Wie üblich gibt es bei einer PI eine Beratungszeit vor dem vorbehaltenen Beschluss der Kommission, der im Juni 2020 gefällt wurde, und dann eine Beratungszeit nach Vorliegen der Stellungnahme des Regierungsrates. Bei diesem Geschäft kam hinzu, dass national die Abstimmung im Juni 2021 über das revidierte CO₂-Gesetz anstand. Dieses beinhaltete bekanntlich die Einführung einer Flugticketabgabe, was themenmässig nahe bei einer Kerosinsteuer liegt. Daher wurde nach dem Vorliegen der Stellungnahme des Regierungsrates von Ende 2020 zugewartet, bis diese Abstimmung über die Bühne gegangen ist. Danach wurden die Beratungen zeitnah fortgesetzt und entsprechend abgeschlossen.

Der Beitrag des Flugverkehrs an der Dekarbonisierung ist aus Sicht der Kommissionsmitglieder unbestritten. Die entscheidende Frage – und das ist auch Gegenstand des heutigen Beschlusses im Kantonsrat – ist der einzuschlagende Weg. Die Kommission hat sich eingehend mit dem Thema befasst und sich insbesondere durch einen Vertreter des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, BAZL, über das Flugrecht gemäss ICAO – das ist die Internationale Zivilluftfahrtorganisation – und die Bemühungen zur CO₂-Reduktion im Flugverkehr, Stichwort CORSIA – steht für Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – kundig gemacht. Auch danke ich an dieser Stelle namens der Kommission für den wertvollen und offenen Austausch mit der Volkswirtschaftsdirektorin (*Regierungsrätin Carmen Walker Späh*) und den Vertretern des Amtes für Mobilität.

Etwas wurde schnell klar: Die Schweiz kann keine Kerosinsteuer auf Flüge ab der Schweiz im Alleingang einführen, verstösst dies doch gegen bilaterale Abkommen mit einer Unzahl von Staaten. Wenn sie dies dennoch täte, würde die Betankung der Flugzeuge, wo möglich – und dies vor allem im Kurz- und Mittelstreckenbereich –, nicht mehr in der Schweiz passieren. In den Beratungen bis zum

vorbehaltenen Beschluss der KEVU sind verschiedene Facetten diskutiert und in die Debatte eingebracht worden. Dies führte zu zwei Vorschlägen, wie die Standesinitiative abgeändert werden könnte, im Detail nachzulesen im Bericht der Kommission auf den Seiten 4 und 5. Sie stützen sich auf das Konzept der Flugticketabgabe gemäss CO₂-Gesetz. Es ging dabei um zu berücksichtigende Themen wie den Geltungsbereich – welche Flüge überhaupt? – Transfer-Passagiere, die Einbindung des Flughafens Basel-Mulhouse in ein neues Regime, die Lenkungswirksamkeit und die Frage, was mit den Einnahmen zu geschehen hat – Stichworte «Rückerstattung», «Klimafonds», «Anschubfinanzierungen» et cetera – und das Engagement des Bundes auf internationaler Ebene.

In seiner Stellungnahme lehnt der Regierungsrat die PI und somit das Einreichen einer Standesinitiative ab. Diese Positionierung ist unverändert, auch in Anbetracht der nun vorliegenden Version gemäss Minderheitsantrag. Mehr dazu hören wir sicher von Regierungsrätin Carmen Walker Späh. Der Regierungsrat befürwortet angesichts der internationalen Dimension beim Thema einen internationalen Ansatz zur Eindämmung der klimaschädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs. Es braucht eine internationale Lösung, vor allem auch, um Wettbewerbsverzerrungen für Airlines und Flughäfen zu vermeiden. National braucht es keine Standesinitiative, umso mehr, da ähnliche Vorstösse von anderen Kantonen und von nationalen Parlamentariern in Bern vorliegen.

Nun aber zurück zur Kommission in der Zeitkammer nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes: Die Grundhaltung ist immer noch die gleiche, es braucht eine Lösung. Die beiden Vorschläge für geänderte PI wurden von den Vertretern der FDP und SVP zurückgezogen, auch angesichts der Tatsache, dass zwischenzeitlich die anderen Vorstösse im Zusammenhang mit einer Kerosinsteuer in Bern abgeschlossen wurden. In Bern sei das Thema also angekommen, dafür brauche es nun, quasi als Spätzünder, keine Standesinitiative, auch nicht vom Flughafenkanton Zürich. Auch bei den Airlines und Flughäfen habe das Thema an Priorität gewonnen. Der technische Fortschritt bei Flugzeugen im Flugbetrieb, am Boden und in der Luft, sowie neue Treibstoffe würden ebenfalls mittel- und langfristig zur Problemlösung beitragen. Dies die Haltung und die Argumentationslinie der Kommissionsmehrheit aus SVP, FDP, Mitte und EVP.

Eine grosse Minderheit aus SP, GLP und Grünen sieht dies aber anders. Es brauche weiterhin einen Druck in Bern aus den Kantonen, gerade auch nach dem Scheitern des CO₂-Gesetzes an der Urne. Die Minderheitsantragsteller sind über die Bücher gegangen und tragen der Internationalität des Problems nun Rechnung in einer geänderten PI. Der Bund wird eingeladen, sich mit Nachdruck für die Einführung einer Kerosinsteuer für den Flugverkehr im Rahmen der EU-Staaten einzusetzen. Zudem wird der Geltungsbereich für nationale und internationale Flüge präzisiert. Die Höhe der Kerosinsteuer soll eine Lenkungswirkung erzielen, um eine wesentliche Reduktion des CO₂-Ausstosses zu bewirken. Die Schweiz soll sich also aus Sicht der Minderheit früh und aktiv in Europa und der EU einbringen. Mit einer Standesinitiative würde Zürich vor allem auch seine Verantwortung als Flughafenkanton im Bereich Klima entsprechend wahrnehmen.

Namens der KEVU beantrage ich Ihnen, die PI abzulehnen, ebenso den Minderheitsantrag. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon): Schön, Sie zu sehen (*nach der Aufhebung der Maskentragpflicht im Ratssaal*).

Mit diesem Geschäft verlassen wir einmal mehr die Flughöhe dieses Rates und begeben uns in die Sphären des Bundesparlaments. Die SVP folgt der Kommissionsmehrheit und lehnt wie schon die ursprüngliche parlamentarische Initiative von Robert Brunner auch den Minderheitsantrag entschieden ab. Die inhaltlichen Argumente gegen eine nationale Kerosinsteuer haben wir bereits in der Debatte um diese PI im November 2019 in diesem Rat deutlich vorgebracht. Eine einseitige Schwächung der Schweizer Luftfahrtbranche ist unverantwortlich und gefährdet den Wirtschaftsstandort in der Substanz maximal – bei minimaler Wirkung für den Klimaschutz.

Auch der vorliegende Minderheitsantrag, welcher den Fokus auf die EU ausdehnt, ist vollkommen ungeeignet. Der Einfluss der Schweiz auf die EU ist bekannt. Aber vor allem ist die Luftfahrt eine globale Angelegenheit, EU-Lösungen bringen uns da auch nicht weiter. Zudem hat das Schweizer Volk mit der Ablehnung des CO₂-Gesetzes gezeigt, was es von Lenkungsabgaben hält. Wennschon hätten solche Einnahmen direkt in Massnahmen zu fliessen, welche die Luftfahrt nachhaltig nachhaltiger machen.

Genau diese Entwicklung ist in der Branche längst angekommen: Nachhaltigkeit ist ein Wettbewerbsvorteil. So investieren Fluggesellschaften, insbesondere die SWISS, in eine moderne effiziente Flotte und engagieren sich bei der Forschung und Entwicklung von nachhaltigen Kraftstoffen, wobei insbesondere die synthetischen in absehbarer Zukunft einen nahezu CO₂-neutralen Flugbetrieb ermöglichen werden. Dahin muss die Reise gehen, das sieht man auch in Bundesbern so: Im Vernehmlassungsentwurf zum revidierten CO₂-Gesetz setzt das UVEK (*Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation*) nun auf die Beimischpflicht von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen und deren Förderung. Wir begrüßen im Grundsatz diesen innovativen statt prohibitiven Ansatz. Um die Ziele erreichen zu können, ist es jedoch zwingend, dass Abgaben aus dem Luftverkehr zweckgebunden für dessen Dekarbonisierung eingesetzt und nicht für die Quersubventionierung anderer Verkehrsträger abgezweigt werden.

Die Standesinitiative vom geschätzten Altkantonsrat Robert Brunner von 2018 ist daher in mehrerer Hinsicht überholt und aus der Zeit gefallen. Beide Räte haben in der vergangenen Herbstsession denn auch sämtliche neun Standesinitiativen, welche eine Kerosinsteuer forderten, abgelehnt. Glauben sie wirklich, eine erneute Standesinitiative aus dem Kanton Zürich würde zu einem anderen Resultat führen? Es wäre geradezu peinlich, wenn nun der Kanton Zürich eine zehnte Initiative nachschieben würde.

Wir setzen weiterhin auf Effizienz, Innovation und supranationale Lösungen in der Luftfahrt und lehnen die parlamentarische Initiative und den Minderheitsantrag ab. Dankeschön.

Markus Bärtschiger (SP, Schlieren): Es ist wieder einmal so weit, eine wohl bei allen Akteuren unbeliebte Standesinitiative liegt auf dem Tisch. Das Thema «Fliegen» ist heutzutage ein schwieriges; technisch, was die Rechtsetzung betrifft, aber auch emotional gesehen. Aufs Fliegen zu verzichten bedeutet doch oft einen Verzicht auf fantastische Landschaften, auf interessante Kulturen, auf neue Erlebnisse, kurz: Es ist oft ein schmerzlicher Verzicht. Aber wir sollten uns, wenn uns das Klima etwas wert ist, mindestens zweimal überlegen, ob wir ein Flugzeug betreten wollen, auch wenn der Luftverkehr laut einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt «nur» 3,5 Prozent zur gesamten menschengemachten Erderwärmung beiträgt. Das ist im Vergleich mit dem Strassenverkehr eher gering. Aber der Luftverkehr wird sich bis 2050 in etwa verdreifachen und er ist wesentlich schwieriger zu dekarbonisieren als der Landverkehr. Natürlich gibt es auch in der Luftfahrt Entwicklungen, die hoffen lassen, hin zum klimaneutralen Fliegen. Der Energieverbrauch von Flugzeugen nimmt ab. Das emittierte CO₂ wird teilweise kompensiert. Die grosse Hoffnung liegt aber auf der schnellen Verbreitung von synthetischen Kraftstoffen. Deren Herstellung benötigt aber sehr viel sauberen Strom, welcher aber momentan noch nicht vorhanden ist. Es ist deshalb nicht unmöglich, aber doch eher unwahrscheinlich, dass wir innert nützlicher Frist nur noch mit synthetischem Kerosin reisen. Es gibt auch rechtliche Vorschriften in diesem Bereich, welche die Zielerreichung beschleunigen könnten. Ich denke dabei an Einmischquoten. Die Kerosin-Bereitstellung an den Flughäfen muss dabei einen gewissen Anteil des Kerosins synthetisch bereitstellen und diesen kontinuierlich steigern. Bei einer Steigerung um jährlich etwa 20 Prozent – das ist beileibe nicht viel – wäre der Treibstoff bis 2050 voll synthetisch. Das würde das Fliegen zwar verteuern, aber nur unmerklich, wenn das mit anderen Massnahmen gekoppelt werden könnte. Aber eben, im Moment fehlt die entsprechende saubere Elektrizität. Bis wir auf diesem Weg vorwärtskommen und zur Förderung dieses Weges braucht es andere Instrumente, und voilà, hier sind wir wieder bei unserer Standesinitiative, bei der Lenkung des Flugkonsums über den Preis.

Wir werden die abgeänderte Standesinitiative entsprechend unterstützen. Der neue PI-Text tentiert die Forderung der ursprünglichen PI massiv. Bei einer Umsetzung der PI stünde die Schweiz nicht mehr allein, sondern würde im Verbund mit der EU agieren. Die Marktverzerrungen würden so einschätzbar und klein. Gerade die EU scheint im Moment im Namen des Pakets «Fit for 55» Gas zu geben – endlich Gas zu geben. Natürlich könnten wir warten, bis das Paket der EU geschnürt worden ist, dieses soll dem Vernehmen nach auch eine Kerosinsteuer enthalten. Wir müssten diese dann übernehmen – müssten, nicht könnten, wir müssten diese dann übernehmen –, weil wir über das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU verpflichtet sind, Vorschriften zu übernehmen. Es scheint aber für uns unangebracht, in einem so wichtigen Thema abseits zu stehen und keinen Einfluss auf den Gang der Dinge zu nehmen. Unerklärlich ist es für uns, dass gerade auch die bürgerlichen Parteien hier nicht ihren Einfluss geltend machen wollen und einfach nur künftig die Vorschriften der EU übernehmen. Oder ist es ihnen einfach nur egal, wenn das Thema – ein Umweltschutzthema mehr – möglichst in Ruhe beerdigt wird?

Es ist richtig, dass das Mittel einer Standesinitiative per se immer problematisch, in diesem Fall von den von den Vorrednern gestreiften Vorgeschichten verstärkt. Der vorliegende Fall zeigt aber auch wieder einmal exemplarisch auf, wie langsam der Kantonsrat Zürich politisiert. Eine weitere Standesinitiative, notabene mit einem neuen Ansatz, ist aber im Lichte der gegenwärtigen internationalen Klimapolitik, aber auch der nationalen Politik und der besonderen Betroffenheit des Kantons Zürich als Standort und Miteigentümer des grössten Schweizer Flughafens wichtig, nahezu ein Signal. Wir sind gewillt, dieses Signal in die Welt zu senden. Wir sind als Standortkanton in der Verantwortung. Die SP wird daher die ursprüngliche PI ablehnen, die geänderte PI aber befürworten.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen): Die FDP lehnt die parlamentarische Initiative Brunner für eine Standesinitiative zur Einführung einer Kerosinsteuer ab und unterstützt auch die abgeänderte Version nicht. Das bedeutet aber nicht, dass wir den Beitrag, den die Luftfahrt für den Klimaschutz zu leisten vermag, für gering halten, im Gegenteil, aber wir sind der Meinung: Für dieses internationale Problem braucht es eine internationale Lösung. Denn nur eine solche wird Zürich mit seinem Flughafen nicht benachteiligen. Denn gerade für unseren Kanton ist ja der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens mit seiner regionalen Wertschöpfung zentral. Dass dabei die Belastungssituation für die Flughafen-Anrainergemeinden ebenfalls eine wichtige Rolle spielt, das versteht sich von selbst. Doch auch hier stehen durchaus pragmatische Lösungen bereit. Erst jüngst konnte im Rahmen der kantonsrätlichen Debatte zum ZFI (*Zürcher Fluglärminde*x) auch ausserhalb der pandemiebedingten Schwankungen auf Erfreuliches hingewiesen werden, nämlich, dass die Massnahmen aus den Gebäudeprogrammen sowie die Umflottung auf leisere Flugzeuge Wirkung zeigen. Das ist technologischer Fortschritt, der eine zukunftsfähige, klimafreundliche Luftfahrt ermöglicht und hinter dem wir stehen. Zentral ist also, dass auf internationaler und auf nationaler Ebene die Rahmenbedingungen zur Transformation der ganzen Branche derart ausgestaltet werden, dass sie sowohl das Mobilitätsbedürfnis der Menschen befriedigen wie auch einem effektiven Klimaschutz Rechnung tragen.

Nun haben wir hier wieder eine Standesinitiative vorliegen, die ja auf nationaler Ebene Wirkung erzielen will. Und auf nationaler Ebene ist es durchaus so, dass schon einiges geschehen ist. Der Bundesrat hat sich nach dem Nein zum CO₂-Gesetz im Rahmen der weiteren Beratungen seiner Klimapolitik auch mit der Luftfahrt befasst. Dabei sind die entscheidenden Faktoren für eine Dekarbonisierung der Luftfahrt aufgegriffen. So soll eine Beimischquote für «sustainable aviation fuels» eingeführt werden, ähnlich zu den Entwicklungen in der EU, wobei hier die Beimischquote bis 2050 auf 63 Prozent gesteigert werden soll. Und auch hier reden wir von einem internationalen Fortschritt, den wir für die Schweiz brauchen, da er für uns gleichlange Spiesse im internationalen Vergleich bringt und den Zürcher Flughafen nicht ungünstigen Wettbewerbsbedingungen unterstellt. Dass der Bundesrat dabei finanzielle Unterstützung bei der weiteren Entwicklung der angesprochenen «sustainable aviation fuels» in Aussicht stellt, ist zu begrüssen, da damit sowohl Entwicklung wie auch eine gewisse Investitionssicherheit

geschaffen werden. Eine weitere Standesinitiative zur Einführung einer Kerosinsteuer passt daher wenig in dieses progressive Programm, das anerkennt eine Mehrheit der Kommission; nicht so die Grünen mit ihrem Antrag auf eine abgeänderte Standesinitiative.

Für die FDP kommt die Unterstützung dieser abgeänderten Standesinitiative ebenfalls nicht infrage, auch wenn sie sich vom Insel-Dasein der ursprünglichen PI Brunner doch zu lösen vermocht hat. Zwei Argumente sind für uns ausschlaggebend: Erstens halten wir nicht viel von politischem Druck. Diesen gerade aus Zürich aufrechtzuerhalten, ist doch reine Symbolpolitik. Standesinitiativen zu diesem Thema sind nämlich nicht gerade eine Neuheit. Nachdem die Räte gerade in diesem Sommer und im Frühherbst des letzten Jahres zu neun sehr ähnlichen Standesinitiativen Stellung genommen haben, mutet es uns sehr seltsam und von doch sehr beschränktem inhaltlichen Zugewinn an, hier nochmals etwas nachreichen zu wollen. Und wie gesagt, von Symbolpolitik halten wir sowieso nicht viel.

Doch auch inhaltlich braucht es die abgeänderte PI nicht. Wie von der Regierung dargelegt, sind international Bestrebungen für die Dekarbonisierung der Luftfahrt in den letzten Jahren massiv verstärkt worden und die Schweiz hat ihre Einflussmöglichkeiten wahrgenommen. Weil die Schweiz Mitglied in verschiedenen Verbänden ist, ist sie auch zur Mitarbeit – und das gibt ja auch die Einflussmöglichkeiten – und auch zur Übernahme von internationalen Regeln verpflichtet. Und wie erwähnt, hat sich die EU die Dekarbonisierung der Luftfahrt vorgenommen. In einem neuen Programm dürfte auch eine Kerosinsteuer enthalten sein. Und weil die Schweiz durch das Luftfahrtabkommen mit der EU verpflichtet ist, müssen harmonisierte Vorschriften auch von ihr übernommen werden. Also wenn es bei der «ReFuelEU Aviation initiative», welche auf harmonisierte Vorschriften auf der Ebene der ganzen EU geht, dann muss die Schweiz sich wegen dem Luftverkehrsabkommen eben auch verpflichten, diese harmonisierten Vorschriften zu übernehmen. Es braucht also keinen Druck auf Bern und es braucht auch keinen Druck auf die EU. Fazit: Der Beitrag der Aviatik zur dekarbonisierten Luftfahrt ist wichtig und ist auch einzufordern. Arbeitsbeschaffung für Bern muss aber nicht aus dem Kanton Zürich kommen. Wir wehren uns mit aller Deutlichkeit gegen alle Separatlösungen, die unseren Wirtschaftsstandort schwächen. Und was den vieldiskutierten politischen Druck anbelangt, da wiederhole ich gern die Zweifel der FDP: Das Ewiggleiche zu diskutieren, während die Karawane in Bern und in der EU schon längst Richtung einer internationalen Lösung für eine nachhaltige und dekarbonisierte Luftfahrt davongezogen ist, bringt nun wirklich ausser Schaulaufen im Wahlkampf konkret gar nichts. Wir stimmen mit der Kommissionsmehrheit der Ablehnung zu und gegen den Antrag auf eine abgeänderte PI.

Franziska Barmettler (GLP, Zürich): Bei dieser Vorlage geht es um zwei Fragen: Es geht um die Frage, wie die CO₂-Emissionen im Flugverkehr auf wirksame und liberale Art und Weise gesenkt werden können, und es geht um die Frage, ob der Kanton Zürich zu diesem Thema in Bern Stellung beziehen soll.

Zu Frage 1: Es braucht verschiedene Instrumente, um das Ziel einer Emissionsreduktion im Luftverkehr zu erreichen. So hat etwa die dänische Ministerpräsidentin (*Mette Frederiksen*) in ihrer Neujahrsansprache angekündigt, dass ab 2030 innerhalb Dänemarks nur noch erneuerbar geflogen wird. Das ist ja mal eine Ansage. Was macht denn die Schweiz? Die Bevölkerung hat sich kürzlich gegen eine Flugticket-Abgabe ausgesprochen. Diese ist somit vorläufig vom Tisch. Bundesrätin Simonetta Sommaruga schlägt deshalb im neuen Gesetzesvorschlag im Einklang mit den Entwicklungen in der EU vor – wir haben es gehört – eine Beimischquote für erneuerbaren Flugtreibstoff einzuführen. Parallel dazu kann der Bund innovative Firmen finanziell unterstützen, die Pilotanlagen zur Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen realisieren. Der Bundesrat übernimmt also ein Instrument, das die europäische Kommission in ihrem Klimaprogramm «Fit for 55» vorschlägt. Dieser EU-Plan sieht aber auch vor, dass eine Steuer auf Kerosin eingeführt werden soll, ganz gemäss dem Grundrezept des neuen EU-Klimaplanes: Wer Treibhausgase freisetzt und die Atmosphäre verschmutzt, muss dafür zahlen. Es geht nicht, dass der Luftverkehr von Treibstoffsteuern befreit und somit indirekt subventioniert ist. Mit einer Kerosinsteuer wird dies korrigiert und erneuerbarer Treibstoff im Vergleich wettbewerbsfähiger. Der Bundesrat setzt hingegen lieber auf eine Quote und auf Subventionen. Das sollte doch einige von Ihnen aufhorchen lassen. Ist es aus liberaler Sicht nicht besser, das Schlechte zu bestrafen als das Gute zu belohnen? Der Minderheitsvorschlag will ganz nach diesem Motto, dass sich die Schweiz im Rahmen der europäischen Entwicklungen aktiv für das liberale Instrument der Kerosinsteuer einsetzt. Es geht nicht um eine nationale Lösung. Eine solche ist auch gar nicht möglich, da circa 150 bilaterale Luftverkehrsabkommen neu verhandelt werden müssen. Es geht um eine europäische Lösung, eine wirksame Lösung und eine liberale Lösung.

Die Antwort auf die zweite Frage ist deshalb für uns Grünliberale klar: Ja, der Kanton Zürich soll in Bern Stellung beziehen. Der Flughafen ist ja auch hier bei uns. Wer soll sich denn sonst dafür einsetzen, wenn nicht der Kanton Zürich? Die Stimme aus Zürich ist wichtig. Wir Grünliberalen unterstützen den Minderheitsantrag.

Florian Meier (Grüne, Winterthur): Für weniger als 100 Franken nach Berlin, für 25 Franken mehr nach Athen, Bukarest oder Hamburg; völlig surreal, zu welchen Preisen die Flugbranche Kurzstreckenflüge anbietet. Leider handelt es sich dabei nicht um einen harmlosen Auswuchs des Kapitalismus, sondern um einen gravierenden Treiber der Klimakrise. Weltweit werden 7 Prozent des Treibhauseffekts durch den Luftverkehr verursacht, verursacht aber nur durch 1 Prozent der gesamten Weltbevölkerung.

Die Schweiz ist eine Vielflieger-Nation und das Fliegen ist klimaschädlich. Ein geflogener Kilometer ist rund 30mal so klimaschädlich wie ein mit dem Zug gefahrener Kilometer. Es ist daher auch wenig erstaunlich, dass der Flugverkehr in der Schweiz zu fast einem Drittel für den menschgemachten Klimawandel ver-

antwortlich ist. Überdurchschnittlich viel tragen Herr und Frau Schweizer mit ihrem Flugverhalten zum Klimawandel bei. Verursachergerecht wäre es also, wenn man das Fliegen nicht noch staatlich unterstützen würde. Doch genau das tun wir zurzeit, wir subventionieren den Flugverkehr. Für die Umsätze, im internationalen Flugverkehr bezahlt die Luftfahrtbranche keine Mehrwertsteuer, mit dem Resultat, dass sie gerade einmal 4 Prozent ihrer Umsätze mit Mehrwertsteuer abrechnet. Dem Staat entgehen so jährlich Mehrwertsteuereinnahmen von bis zu 600 Millionen Franken. Doch damit nicht genug: Auch von der Mineralölsteuerpflicht sind die Fluggesellschaften grösstenteils ausgenommen. 95 Prozent des bezogenen Kerosins beziehen die Gesellschaften steuerfrei. Dem Bund entgehen so jährlich weitere 1,6 Milliarden Franken. Insgesamt entgehen dem Bund dank den klimaschädlichen Subventionen also jährlich über 2 Milliarden Franken Steuereinnahmen, und das eigentlich nur, weil's schon immer so war.

Es ist klar, die Schweiz kann diesen Missstand nicht im Alleingang lösen. Das muss sie aber auch nicht. Die zuständige EU-Kommission sieht nämlich im Klimapaket «Fit for 55» bereits eine Kerosinsteuer vor. Mit dem Gegenvorschlag zur Standesinitiative wollen wir den Bund dazu auffordern, mit der EU mitzuziehen. Mehr noch, er soll sich gemeinsam mit der EU dafür einsetzen, dass in Europa eine entsprechende Besteuerung eingeführt wird. Immerhin haben 80 Prozent aller in der Schweiz gestarteten Flüge einen Zielort in Europa. Zumindest für Flüge innerhalb Europas könnte so schnell und einfach eine adäquate Lösung gefunden werden.

Die Beratung zur Standesinitiative kommt ausnahmsweise zum bestmöglichen Zeitpunkt. Zurzeit ist nämlich auf Bundesebene die neue Totalrevision des CO₂-Gesetzes in Vernehmlassung. Diese sieht eine Beimischquote für synthetische Treibstoffe vor. Genau die gleiche Beimischquote findet sich auch im Paket «Fit for 55» der EU. Das zeigt: Der Bund kann sehr wohl mit der EU gleichziehen.

Der Einsatz erneuerbarer Energien im Luftverkehr ist längst überfällig. An einem schnellstmöglichen Ersatz des fossilen Kerosins durch biogene oder synthetische Treibstoffe gibt's auch nichts auszusetzen. Es wäre aber auch verfehlt, diese Beimischquote in den Himmel zu loben. Einfach ein bisschen synthetische Treibstoffe beizumischen, lässt sich vielleicht gut verkaufen, mit Klimaschutz hat das aber wenig zu tun. In drei Jahren sollen jämmerliche 2 Prozent beigemischt werden und im Jahr 2050 soll der Flugverkehr dann noch immer 40 Prozent fossiles Kerosin verheizen. Gerade die Luftfahrtbranche, die es als Einzige seit 40 Jahren verpasst hat, überhaupt erneuerbare Lösungen markttauglich zu machen, soll jetzt als Einzige im Schneckentempo weitermachen? Und auch 2050, wenn schon alle anderen Bereiche – vom Verkehr über die Industrie bis zur Landwirtschaft – unter dem Strich klimaneutral sein werden, soll die Flugbranche noch immer fast zur Hälfte mit fossilem Kerosin unterwegs sein? So wird das Fliegen allerhöchstens ein bisschen grüngewaschen, aber Klimaschutz ist das nicht.

Alle, die jetzt an eine saubere Zukunft mit synthetischem Kerosin denken, muss ich leider enttäuschen: Um den Luftverkehr klimatauglich zu machen, würde es nicht einmal reichen, wenn wir das fossile Kerosin komplett durch biogenes oder

synthetisches Kerosin ersetzen könnten. Denn anders als bei den anderen Verkehrsmitteln tragen die CO₂-Emissionen beim Fliegen effektiv nur zu einem Drittel des Treibhauseffekts bei. Den grossen Rest verursachen die sogenannten Nicht-CO₂-Emissionen, der Wasserdampf, die Stickoxide, das Schwefeldioxid und der Russ. Diese Nicht-CO₂-Emissionen, welche eben für die restlichen zwei Drittel des Treibhauseffekts verantwortlich sind, werden auch mit synthetischen Treibstoffen weiterhin bleiben, sogar wenn die synthetischen Treibstoffe hier in Zürich produziert werden.

Wie kann der Flugverkehr also tatsächlich klimatauglicher werden? Viele Möglichkeiten gibt's da leider noch nicht. Am wirkungsvollsten wäre es, einfach weniger zu fliegen. Alternativ angetriebene Flugzeuge gibt es erst in kleinerem Format. An kommerziellen Passagierflugzeugen mit Wasserstoff- oder batterieelektrischem Antrieb wird fleissig geforscht. Erste Unternehmen haben bereits Flugzeuge bestellt. Bis alternativ angetriebene Passagierflugzeuge in Betrieb stehen, werden aber noch einige Jahre ins Land ziehen. Das Fliegen muss klimaschonender und verursachergerechter werden. Dazu müssen die klimaschädlichen Anreize verschwinden. Aus diesem Grund soll der Bund aufgefordert werden, gleichzeitig mit der EU eine Kerosinsteuer einzuführen. Dass er mit der EU gleichziehen kann, hat er mit der Beimischquote bereits gezeigt. Wir sind überzeugt, dass er das auch in Bezug auf eine Kerosinsteuer schaffen wird. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich): Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes müssen wir leider grundsätzlich neu beginnen und schauen, wie wir den CO₂-Ausstoss nachhaltig und rasch in den Griff bekommen können. Der Flugverkehr ist mitverantwortlich für den Ausstoss von klimaaktiven Gasen und es müssen auch Massnahmen zum Klimaschutz im Bereich des Luftverkehrs getroffen werden. Die vorliegende PI wird die Mitte aus sachlichen Gründen jedoch nicht unterstützen. An den Themen «Flugverkehrsabgaben» und «CO₂-Steuern» wird in beiden Räten in Bern gearbeitet. Damit werden diese Themen auf der richtigen Flughöhe behandelt. Für die Beratung auf nationaler Ebene erwartet die Mitte eine Umsetzung mit Augenmass. Denn die Herausforderung einer umweltfreundlichen Lenkung im Flugverkehr erfordert internationale und grenzübergreifende Lösungen. Es soll weitergearbeitet werden an Kompensationsmassnahmen und Lenkungsabgaben und besonders an der Forschung zum Beispiel an synthetischen Kerosinen. Ein Schweizer Alleingang bringt auch einige Risiken. Eine Kerosinsteuer soll nicht zu mehr Flügen wegen Tanktourismus in benachbarte Länder führen, zum Beispiel in grenznahe Flughäfen wie Basel-Mulhouse. Das würde zu einer Wettbewerbsverzerrung zwischen Flughäfen und allenfalls zu einer Isolation des Flughafens Zürich führen. Die Mitte-Fraktion unterstützt auch die geänderte PI nicht.

Daniel Sommer (EVP, Affoltern a. A.): In der Politik kann es nicht schaden, wenn man ab und zu den Tatsachen nüchtern ins Gesicht schaut. So ist die Wahrscheinlichkeit, dass in Bundesbern eine Standesinitiative angenommen wird, etwa so

gross wie jene, dass es bald wieder eine «Seegfrörni» wie anno 1962 gibt oder dass ich Ueli Maurer (*Bundesrat*) als Finanzminister ablösen werde. Mit seiner humorlosen Ablehnung von neun Standesinitiativen im vergangenen Herbst wollte der Nationalrat vielleicht auch wieder einmal klar machen, wer in der Schweiz das Sagen hat. Jedenfalls ist die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Flugtickets oder eine nationale Kerosinsteuer nun bis auf Weiteres krümellos vom Tisch gefegt. Immerhin wurde der Ball, um weiter im Spiel zu bleiben, zur Sturmspitze, also Richtung Bundesrat gespielt. Dort soll nämlich ein Weg aufgezeigt werden, wie CO₂-neutrales Fliegen bis 2050 möglich ist. Das empfinden wir als stufengerecht, sinnvoll und auch notwendig, denn Fliegen belastet die Umwelt stark. In der Schweiz ist der Flugverkehr für über 20 Prozent des Klimaeffekts verantwortlich, weltweit für rund 7 Prozent.

Trotzdem ist es mehr als fraglich, ob die vorliegende Standesinitiative eine wirksame Massnahme gegen Flugemissionen wäre. Mit ihr könnte der Kanton Zürich sicher ein Zeichen setzen. Aber welches? Wäre es das Zeichen, dass wir uns darum foutieren, was die Stimmbevölkerung an der Urne bei der CO₂-Gesetzesabstimmung vergangenen Sommer zum Ausdruck brachte? Es war jedenfalls nicht zu übersehen, dass ihr der von Bundesrat und Parlament vorgeschlagene Weg missfällt. Oder wollen wir, dass eine national festgelegte Kerosinsteuer automatisch zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung führt? Nach dem Konsumtourismus jetzt auch noch der Flugtourismus? Die wichtigste Frage lautet doch: Hilft diese Standesinitiative dem Klima wirklich? Oder ist sie eben einfach ein Placebo, das unser schlechtes Gewissen beruhigen soll?

Und dann ist ja noch ein ärgerlicher Systemfehler zu berücksichtigen, denn die Erträge der neuen Kerosinsteuer würden nicht einmal zur Hälfte dort investiert, wo sie eigentlich hingehörten, nämlich konsequenterweise in die Entwicklung von synthetischem Treibstoff beispielsweise, der ein nahezu CO₂-freies Fliegen ermöglichen würde.

Natürlich finden wir es als EVP ebenfalls störend, dass die fehlende Kerosinsteuer die Herumfliegerei verbilligt und als indirekte Subvention des Flugverkehrs den CO₂-Ausstoss und die Lärmbelastung sogar finanziert. Florian Meier hat zu Recht auf surreal tiefe Flugpreise hingewiesen. Etwas Druck auszuüben muss daher nicht zwingend falsch sein. Das «Aber» wiegt jedoch schwerer, das «Aber» nämlich, dass es unser Ziel sein muss, Fluggesellschaften und Flughäfen in ihren Bemühungen, das Fliegen in eine emissionsfreie Zukunft zu führen, zu unterstützen. Und das lässt sich nun mal besser mit internationaler Kooperation und Vereinbarungen erreichen als mit helvetischen Sonderzüglein. Die Bedeutung länderübergreifender Massnahmen hat auch die EU erkannt. Daher beschlossen ihre Mitglieder letztes Jahr das Programm «Fit for 55». Was für mich, also für Menschen im besten Alter, wie ein Fitnessprogramm klingt, ist jedoch wegweisende Politik für Europas Zukunft im Allgemeinen und für einen umweltfreundlicheren Flugverkehr im Besonderen, oder ganz einfach: ein Fitnessprogramm für die Zukunft, für unsere Enkel und die Enkel unserer Enkelinnen.

Mag sein, dass die links-grüne Seite diesem Fitnessprogramm misstraut. Zu wenig Trainingseinheiten, zu wenig Instruktoren, zu wenig Geräte, kurz: zu schwammig,

um klimaverbessernde Muskeln aufbauen zu können. Aber noch weniger bringt es, sich auf dem heimischen Sofa zu räkeln, bei Chips und Bier alles besser zu wissen und auf die erneute Ablehnung einer Standesinitiative zu warten.

Ich gebe es zu, die EVP hatte diese Standesinitiative ursprünglich unterstützt, und zwar in der Hoffnung, dass sich in der Beratung konkrete und erfolgversprechende Wege zur Verbesserung des CO₂-Ausstosses im Flugverkehr ergeben. Nach der verlorenen CO₂-Abstimmung, dem Widerwillen der nationalen Parlamente und den vertieften Auseinandersetzungen in der KEVU ist nun aber klar geworden, dass diese Standesinitiative, so leid es mir tut, wirkungslos sein wird und – weniger schlimm, aber trotzdem nicht besonders schön – in den Verdacht gerät, ein Vorstoss vom Typus «Alte Fasnacht» zu sein.

Wirkungsvoller Klimaschutz braucht andere Massnahmen, zum Beispiel Massnahmen, wie sie das Zürcher Volk mit dem kürzlich angenommenen Energiegesetz gutgeheissen hat. Die EVP wird daher diese PI und auch den Minderheitsantrag ablehnen und sich weiter auf konkrete Klimaschutzmassnahmen fokussieren.

Manuel Sahli (AL, Winterthur): Ich habe mir zuerst gedacht: Mit was fange ich dieses Votum an? Ja, vielleicht sollte man einfach mal wieder mit der kleinen Erinnerung daran anfangen – um das jetzt nicht erst am Schluss, sondern bereits zu Beginn zu bringen –, dass wir diese parlamentarischen Initiativen (*auf Einreichung einer Standesinitiativen*), auch diese hier, als AL weiterhin doof finden. Denn sie werden – es wurde hier schon von vielen Seiten gesagt – wirklich nichts bringen. Da wir aber ein Parlament sind und über politische Themen diskutieren, egal, ob sie jetzt etwas bringen oder nicht, werde ich mich hier auch anschliessen. Und ja, welches Thema haben wir hier? Die Kerosinsteuer. Daniel Sommer war der Meinung, dass das jetzt krümellos vom Tisch gewischt sei. Ich glaube nicht, dass es krümellos ist, ich hoffe es nicht, und es ist eher ein Wunschdenken der rechten Seite, würde ich mal sagen. Der Gedanke, dass im Flugverkehr alles wieder gleich sein wird, ist, glaube ich, schon ein bisschen aus der Zeit gefallen; ein bisschen aus der Zeit gefallen wie auch das Votum von Christian Lucek gleich zu Beginn, bei dem ich wirklich das Gefühl hatte, wir seien noch im Goldenen Zeitalter des Fliegens, alles sei okay, die ganze Klimakrise existiere nicht. Wenn wir eine Klimakrise haben, dann müssen wir auch Alternativen präsentieren. Und ja, die hier diskutierte Alternative war synthetisches Kerosin und dies scheint bei Ihnen alternativlos zu sein. Dann haben wir ein grundsätzliches Problem, und dieses Problem ist das gleiche wie mit den CO₂-Zertifikaten. Es ist quasi ein Traum, ohne selber gross etwas zu ändern, einfach nur weiter werkeln zu können. Wir in der wohlhabenden Schweiz sollen hier weitermachen können und unser schlechtes Gewissen wegen des Klimas soll möglichst billig und ohne grosse Aufwände oder Kosten befriedigt werden. Es ist quasi ein Greenwashing, ohne dass man gross etwas machen muss. Aber leider ist die Realität eine andere. Und um es für Leute, die es vielleicht mehr mit den Finanzen haben, etwas anders auszudrücken: Es ist schlussendlich wie beim Sparen, Verzicht ist schliesslich das Mittel, mit dem man wirklich sparen kann, mit dem man wirklich mehr Geld hat. Verzicht ist auch das Mittel beim Fliegen, wie man wirklich effektiv sparen kann.

Zur PI selber: Ja, wir werden den Gegenvorschlag trotz aller Vorbehalte wie auch die PI selber unterstützen, explizit aber den Gegenvorschlag, da die Akzeptanz einer solchen Steuer wichtig ist und eine Zusammenarbeit mit der EU hier angezeigt ist. Besten Dank.

Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal: Erlauben Sie mir eine kleine Replik: Manuel Sahli hat mich jetzt gerade herausgefordert und mir vorgeworfen, mein Referat oder meine Ansichten seien aus der Zeit gefallen. Also ich muss Sie wirklich schon fragen: Was betrachten Sie als aus der Zeit gefallen, wenn ich auf die Entwicklung von synthetischen Kraftstoffen hinweise und sage: Das ist die Zukunft in klimaneutralem Fliegen. Und Sie werfen uns vor, das sei aus der Zeit gefallen? Nein, hier laufen die Anstrengungen, hier läuft die Forschung und hierhin ist der Fokus gerichtet, der auch vom Bund in der Förderung und in der Forschung dieser nachhaltigen Technologie gesetzt wird. Speziell interessant ist es, wenn wir aus überschüssigen Energien – also wenn wir viel Solarenergie haben, viel Wind haben, effektiv sind – synthetischen Fuel herstellen können in Gebieten, wo es auch viel Sonne und Wind hat, nämlich zum Beispiel in Äquatornähe. So kann man effektiv viel bewirken und die Fliegerei auch effektiv nachhaltig machen. Und das ist weiss Gott nicht aus der Zeit gefallen, denn hier stehen wir erst am Anfang. Ich danke Ihnen.

Valentin Landmann (SVP, Zürich): Für mich stellt sich die Frage: Was soll das Ganze eigentlich? Die Frage der Kerosinbesteuerung ist, wie bereits der Regierungsrat festgestellt hat, eine der ganz intensiv beachteten Themata des Bundes. Es gibt Themata, die den Kanton Zürich ganz speziell berühren und wo wir zu Recht einen Vorstoss unternehmen, unter Umständen bei Gewaltkriminalität, bei anderen Themata, die den Kanton besonders berühren. Kerosinbesteuerung, da stellt sich auch die grundsätzliche Frage, die die Stimmbürger durchaus erkannt haben: Was nützt es dem Weltklima, wenn die Schweizer Einwohnerinnen und Einwohner finanziell gerupft werden, die auf Kerosinprodukte angewiesen sind? Diese Frage ist etwas, das die Stimmbürger durchaus bei der Abstimmung über das CO₂-Gesetz beantwortet haben. Es nützt auch nichts, es ist einfach vollkommen sinnlos. Wir sollten etwas zurückschrecken vor Grössenwahnsinn. Der Kanton Zürich ist nicht das Zentrum der Welt, das das Weltklima wesentlich beeinflussen kann. Natürlich sollen wir Technologien und Techniken vorantreiben, die auch Ersatzkraftstoffe schaffen, die alles Mögliche schaffen, nicht nur aus Klimagründen, sondern auch aus der Frage der Ersetzbarkeit. Die Schweiz hatte jahrzehntelang eine völlig klimaneutrale Elektroversorgung; die hat geklappt. Wir sind daran, diese über Bord zu schmeissen und durch Gaskraftwerke zu ersetzen, die keineswegs klimaneutral sind. Also wenn wir derartigen Quatsch machen, dann ist doch die Frage der Kerosinsteuer für den Privaten völlig sekundär geworden. Ich schlage deshalb vor, abzulehnen. Danke.

Urs Dietschi (Grüne, Lindau): Ich muss doch der Fluglobby noch etwas entgegenhalten: 2019 wurden 350 Milliarden Liter Kerosin verbraten. Diese Menge

Kerosin synthetisch herzustellen, klimaneutral herzustellen, würde bedingen, dass man eine Fläche wie Italien mit Solarpanels vollstellen müsste, also eine nicht realisierbare Sache, egal, ob man das irgendwo in der Wüste platziert. Synthetischer Treibstoff für Flugzeuge ist der Strohalm der Fluglobby, um weiterhin so kutschieren zu können, wie sie es bisher tat, nämlich nicht für das Klima da zu sein, sondern für den eigenen Gewinn. Die Fliegerei hat in der Vergangenheit nur immer das Minimum getan, wir können das auch am CORSIA feststellen, dort gibt es so viele Ausnahmen: Zuerst mal die Basis, unten zahlt man nichts, was bisher verbraucht worden ist. Wenn ich das noch richtig im Kopf habe, ist das der Verbrauch von 2019. Man hofft – die neuen Flugzeuge haben natürlich weniger Verbrauch –, dass man gar nie darüber hinaus kommt; das ist das Eine. Dann kommt dazu, dass, wenn ein Flugzeug von A nach B fliegt und entweder A oder B bei CORSIA mitmacht, zahlen die Fluggesellschaften nichts. Dann kommt dazu, dass neue Fluggesellschaften die ersten drei Jahre auch nichts bezahlen. Sollten sie über die Gratisbasis hinwegkommen, wäre CORSIA ein Fischernetz. Die Fischer würden es nicht nutzen, weil es zu grosse Löcher hat. Die Philosophie der Fliegerei ist immer dieselbe: Möglichst wegzukommen ohne etwas zu tun für das Klima. Da können all die Sprüche der Fluglobby nicht weiterhelfen, das Einzige, was hilft, es wurde hier gesagt: Weniger zu fliegen oder das Fliegen so zu verteuern, dass man nicht mehr für 50 Stutz irgendwohin, nach Berlin fliegen oder sonstige Kurzstreckenflüge auf Distanzen absolvieren kann, die mit der Bahn genauso gemacht könnten. Also: Wir müssen etwas tun. Stimmen Sie dem abgeänderten Antrag zu.

Ann Barbara Franzen (FDP, Niederweningen) spricht zum zweiten Mal: Wie zu erwarten, führt diese Debatte um eine Standesinitiative eigentlich natürlich zu einem Schlagabtausch über die Ausgestaltung unseres Lebens. Wir sind mit den Grünen, mit der SP einig, dass wir etwas tun müssen. Wir reden aber auch davon, dass es um die Transformation einer Branche geht, und das ist etwas, was wir mit den «sustainable fuels» anstreben wollen. Kein Mensch hat hier behauptet, dass wir morgen bereits in genügender Menge und zu genügend günstigen Preisen «sustainable fuels» vorrätig haben. Aber wir reden von der Transformation einer Branche, und ja, es braucht Zeit, aber das weiss sogar die EU. Und ich weise nochmals darauf hin: Der Kanton Zürich, der Bund, wir nehmen den Einfluss wahr, den wir wahrnehmen können.

Zum Abschluss vielleicht noch eine grundsätzliche Position: Wir von der FDP wollen nicht weniger Mobilität. Es ist eben nicht liberal, liebe Franziska Barmettler, es ist eben nicht liberal, den Menschen derart einschränken zu wollen und das Mobilitätsbedürfnis der Menschen quasi kaputt zu machen. Wir wollen aber eine Mobilität, die nachhaltig ist, und deswegen setzen wir eben auf die neuen Technologien. Die Grünen und die SP, was sie uns hier vorgeschlagen haben, ist genau dieses Programm, dass die Menschen eingeschränkt werden, dass die Mobilität zurückgehen muss, wir haben es gehört. Es werden diese exzessiven Fliegereien geißelt, dahinter können wir natürlich auch nicht stehen, aber es kann nicht

sein, dass wir hier mit einer Standesinitiative aus dem Kanton Zürich darauf hoffen, dass wir genügend Druck ausüben, damit die Menschen gar nicht mehr fliegen. Besten Dank.

Florian Meier (Grüne, Winterthur) spricht zum zweiten Mal: Ich muss jetzt doch noch ganz kurz einhaken. Also Barbara Franzen, du hast gesagt, wir sprechen hier über eine Transformation der Branche. Das ist die einzige Branche, die sich bis jetzt nicht transformiert hat. Und es ist die einzige Branche, die noch nicht irgendwelche Lösungen marktfähig hat. Jetzt wollen die Bürgerlichen, dass die Steuern, wenn schon Steuern erhoben werden, dann auch für die Forschung eingesetzt werden. Ja mein Gott, alle anderen Branchen schaffen es auch, selber zu forschen, nur die Luftfahrtbranche ist offensichtlich für die Forschung auf den Staat angewiesen. Das kann es doch nicht sein. Wir müssen jetzt mal den Finger rausnehmen und wirklich etwas Wirkungsvolles machen, und nicht einfach auf irgendwelche Zukunft, auf den Sankt-Nimmerleins-Tag warten. Ich bitte Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Hans Finsler (SVP, Affoltern a. A.): Es scheint mir paradox, wie da von linksgrüner Seite her auf der eigenen Wählerschaft quasi herumgetrampelt wird. Der Flugverkehr soll heute eingeschränkt werden mittels Lenkungsabgaben und Steuererhöhungen auf Kerosin. Zu anderen Zeiten soll der Strassenverkehr eingeschränkt werden mittels analogen Abgaben. Ich werde selbstverständlich nach meiner Fraktionsparole stimmen, aber ich muss Ihnen gestehen: Mir persönlich sind diese Vorschläge, diese Vorstösse durchaus sympathisch. Denn ich zähle mich zu jener Minderheit, die sich ihre persönliche Mobilität auch zu allenfalls höheren Kosten wird leisten können. Ich würde es geniessen, wenn ich mit meinem Motorrad im Strassenverkehr mit halb so vielen anderen Strassenverkehrsteilnehmern unterwegs sein könnte wie heute und im Flugzeug entsprechend mehr Platz vorfinden könnte. Danke.

Ronald Alder (GLP, Ottenbach): Provoziert haben mich hier die Voten zum Thema «Eigenverantwortung und Freiheit». Wie wir alle wissen, sollte unsere Freiheit soweit gewährleistet sein, bis sie die Freiheit eines Nächsten einschränkt. Und wenn Sie hier von unbeschränkter Mobilität sprechen, dann wissen Sie genau, wenn Sie das fordern, dass Sie die Zukunft unserer kommenden Generationen und vieler anderer lebenden Personen auf dieser Welt massiv einschränken. Das ist keine wirkliche Freiheit, von der Sie hier sprechen. Und das Thema «Eigenverantwortung» haben wir auch wieder gehört. Gerade die Partei, die immer wieder behauptet, wie stark die Schweiz sei und welche Position auch gegenüber der EU zum Beispiel einzunehmen sei – er steht ja gerade hier, der Herr Landmann, der das erwähnt hat –, der spricht dann immer, wenn es um Klimathemen geht, davon, dass die Schweiz ja gar keine Rolle spiele. Man könne ja gar nichts bewirken, denn wir sind ja so klein und wir können ja nicht und dann müssen wir auch nicht und dann sollen wir auch nicht. Was ist denn das für ein Verständnis? Es ist eine Paradoxie in sich, wenn man solche Politik betreibt. Herr Landmann,

Sie können ja nachher gerne noch darauf Bezug nehmen, aber ich bitte Sie, dass Sie, wenn Sie hier von Eigenverantwortung sprechen, auch wirklich meinen, jeder für sich solle seine Verantwortung wahrnehmen. Das ist beim Klima eben auch so: Wir müssen uns dem stellen und uns selber engagieren. Und immer zu sagen «wir können nicht», «wir sollen nicht», «wir dürfen nicht», das löst kein einziges Problem.

Valentin Landmann (SVP, Zürich) spricht zum zweiten Mal: Nur ganz kurz: Ich habe in der Debatte wieder von irgendjemandem gehört – ich weiss nicht mehr, von wem –, man müsse unbedingt die Billigflüge verteuern. Das ist ein flagranter Unsinn aus jedem Aspekt heraus. Was nützt es dem Klima, wenn man Billigflüge verteuert, die die Fluggesellschaften als Restflüge bei Flugzeugen abgeben, die ohnehin fliegen? Was nützt es, die Bürger zu plagen, wenn man damit keinen Tropfen Kerosin spart? Dies einfach ein bisschen zum Überlegen: Billigflüge rentieren in dem Sinn nicht, sondern sind Füller. Danke.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh: Die Regierung hält an ihrer Stellungnahme, die sie bereits im Dezember 2020 verfasst hat, weiterhin fest. Ich halte auch fest: Die Schweiz ist Mitglied der ICAO und der EASA (*Europäische Agentur für Flugsicherheit*). Und durch diese Mitgliedschaften ist sie zur internationalen Mitarbeit und zur Übernahme der international geltenden Regelungen verpflichtet; das ist also nicht freiwillig. Sowohl die ICAO als auch die EASA haben in den letzten Jahren intensive Bestrebungen aufgenommen, die klimaschädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs auf internationaler Ebene einzudämmen. Und auch die EU befasst sich – Sie haben es mehrfach erwähnt – mit dem Paket «Fit for 55» mit der Überarbeitung einer klima-, energie- und verkehrsbezogenen Rechtsordnung. Das übergeordnete Ziel besteht darin – und ganz erklärermassen darin –, harmonisierte Vorschriften auf Ebene der EU, insbesondere auch unter Wahrung gleicher Wettbewerbsbedingungen für die einzelnen Staaten, festzulegen. Und soweit derzeit erkennbar, dürfte der Inhalt dieser Vorschriften auch die Einführung einer Kerosinsteuer umfassen. Eine internationale Lösung für die EU im Bereich der Kerosinsteuer ist bei aller Aufregung, die Sie heute hier im Rat gezeigt haben, richtig, aber sie ist auch absehbar, sie kommt auch.

Durch das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU – ich sage es nochmals – sind wir verpflichtet, diese Vorschriften zu übernehmen. Und es ist schlicht falsch, zu behaupten, man müsse hier weiter motivieren, man müsse sich hier weiter einsetzen. Das ist einfach so, das ist eine Verpflichtung.

Das Fluggeschäft ist halt ein internationales Geschäft. Und bei internationalen Geschäften braucht es auch internationale Ansätze und globale Lösungen für den Klimaschutz. Alleingänge funktionieren nicht, auch ein Alleingang der Schweiz funktioniert überhaupt nicht. Und vergessen Sie auch nicht: Wir haben in der Schweiz keine nationale Airline mehr, die wir so nach Gutdünken, wenn ich Ihnen zuhöre, lenken könnten. Das haben wir nicht mehr, die Swissair gibt es nicht mehr. Was wir aber haben, und darauf dürfen wir auch stolz sein: Wir haben einen Homecarrier (*gemeint ist die SWISS, Teil der Lufthansa-Gruppe*), der sich seiner

Verantwortung sehr, sehr wohl bewusst ist. Die Luftfahrt ist zudem auch weltweit bestrebt, und zwar trotz Covid-Krise (*Corona-Pandemie*) – davon habe ich heute nicht viel von Ihnen gehört –, die alle Airlines und die Luftfahrtbranche sehr, sehr hart getroffen hat, trotzdem ist die Luftfahrt ungehindert ganz klar auf dem Weg, ihren Beitrag in Sachen Klima zu leisten. Und ein wichtiger Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Flugverkehr sind halt, ich kann es nicht genug betonen, Investitionen in moderne und treibstoffeffiziente Flugzeuge. Und hier möchte ich die Flottenerneuerung der SWISS erwähnen: Die SWISS hat in den letzten Jahren Milliarden in lärmgünstige und CO₂-ärmere Flugzeuge investiert und verfügt heute über eine der modernsten Flotten weltweit. Und wer sagt, die Luftfahrt verkenne ihren Beitrag und sei nicht bereit, ihren Beitrag zu leisten, der verkennt schlicht die Fakten oder will die Fakten nicht hören. Und zentral ist in diesem Thema auch die Forschung. Auch hier hat die Schweiz einen wichtigen Hebel und will die Schweiz diesen Hebel auch nutzen, auch für die Luftfahrt. So kooperiert der Flughafen Zürich seit 2020 mit dem Schweizer Hightech-Unternehmen Synthelion. Sie forscht daran, in grossem Umfang synthetische Treibstoffe aus Luft und Sonnenlicht zu produzieren und somit fast CO₂-neutral zu sein. Diese Übereinkunft sieht vor, dass der Flughafen Zürich voraussichtlich schon nächstes Jahr den Treibstoff aus der Testanlage in der Schweiz zu Selbstkosten kauft und für Fahrzeuge und Maschinen verwendet. Und wenn es am Anfang auch noch kleine Mengen sind, ist es doch das erklärte Ziel, diese Menge sukzessive auszubauen. Übrigens hat auch die SWISS mit Synthelion, mit Climeworks und der ETH Zürich eine Absichtserklärung für eine Kooperation zur Beschleunigung der Markteinführung nachhaltiger Flugkraftstoffe unterzeichnet. Und bereits seit letztem Sommer werden alle Flugzeuge, die vom Flughafen Zürich starten, mit einem als nachhaltig zertifizierten Treibstoff betankt. Also auch hier: Schauen Sie doch einfach mal hin! Schauen Sie doch einfach mal hin, was passiert, und lassen Sie das auch zu und ermuntern Sie den Flughafen und die SWISS, hier weiterzugehen. Aber ich habe damit noch nicht genug erzählt. Auf dem Flugplatzareal im Dübendorf entsteht im Moment der Innovationspark Zürich. Und wie Sie alle wissen, soll genau dort an den Themen der nachhaltigen Mobilität am Boden und in der Luft geforscht werden. Und wir haben bereits vielversprechende Start-ups vor Ort mit vielversprechenden Forschungsprojekten. Und das ist erst der Anfang. Wir haben Platz im Kanton Zürich, wir haben die klügsten Köpfe und wir haben auch die Mittel, um an diesen Themen zu forschen. Und wer das will, wer eine nachhaltige Luftfahrt und nachhaltige Mobilität will, der unterstützt dann auch einst den Innovationspark in Dübendorf.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, die Standesinitiative abzulehnen. Es braucht jetzt nicht mehr Zeichen zu setzen, es braucht schon gar keine dänischen Ankündigungen. Es braucht jetzt Forschung, es braucht jetzt Kooperation international. Es braucht unser aller Wille dazu. Der Wille meinerseits und auch der Zürcher Regierung ist hier klar vorhanden. Besten Dank.

Benno Scherrer (GLP, Uster): Die Kommissionsmehrheit hat den Antrag auf Ablehnung der PI gestellt. Dies ist einem Antrag auf Nichteintreten gleichzustellen.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 79 : 77 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), den Antrag der Kommission abzulehnen und auf die parlamentarische Initiative einzutreten.

Detailberatung der parlamentarischen Initiative KR-Nr. 231/2018

I.

Minderheitsantrag von Thomas Honegger, Markus Bärtschiger, Franziska Barmettler, Felix Hoesch, Rosmarie Joss, Florian Meier, Thomas Wirth:

I. Die parlamentarische Initiative KR-Nr. 231/2018 von Robert

Brunner wird geändert, und es wird nachfolgende Fassung der Standesinitiative beschlossen.

Standesinitiative zur Einführung einer wirksamen Kerosinsteuer

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Bericht und Antrag der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 2. November 2021,

beschliesst:

Gestützt auf Artikel 160 Abs. 1 der Bundesverfassung reicht der Kanton Zürich eine Standesinitiative mit folgendem Wortlaut ein: Der Bund wird eingeladen, sich mit Nachdruck für die Einführung einer Kerosinsteuer für den Flugverkehr im Rahmen der EU-Staaten einzusetzen. Der Geltungsbereich soll sowohl für nationale wie auch für internationale Flüge definiert sein. Die Kerosinsteuer soll in ihrer Höhe eine Lenkungswirkung erzielen, die in der Folge eine wesentliche Reduktion des CO₂-Ausstosses bewirkt.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag von Thomas Honegger wird der unveränderten PI gegenübergestellt. Der Kantonsrat beschliesst mit 79 : 8 Stimmen (bei 7 Enthaltungen), dem Minderheitsantrag und damit der geänderten PI auf Einreichung einer Standesinitiative zuzustimmen.

II.

Keine Bemerkungen; genehmigt.

Das Geschäft ist erledigt.