

Sitzung vom 2. Mai 2007

**648. Anfrage (Menschen- und umweltgerechter Flugverkehr)**

Kantonsrätin Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, hat am 12. Februar 2007 folgende Anfrage eingereicht:

In den Diskussionen rund um die Problematik der Klimaerwärmung spielt der Flugverkehr eine wesentliche Rolle. Es besteht kein Zweifel, dass der Flugverkehr mit seinem Wachstumspotenzial zum schlimmsten Klimasünder werden könnte. In der Schweiz ist er bereits für 9% der CO<sub>2</sub>-Emissionen und für mindestens 14% der gesamten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Viele besorgte Bürgerinnen und Bürger verlangen eine Besteuerung des Kerosins als Massnahme gegen die verantwortungslose, Klima schädigende und allzu kostengünstige Vielfliegerei.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat, mir folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat gegenüber der Problematik Klimaschutz und Flugverkehr?
2. Wie kann der Regierungsrat ein Wachstum auf dem Flughafen Kloten, sprich eine Zunahme der Flugbewegungen, verantworten, wenn feststeht, dass der Flugverkehr ein wesentlicher Grund für die Klimaerwärmung ist?
3. Für internationale Flüge ist das Kerosin von der Mineralölsteuer wie auch von der Mehrwertsteuer befreit. Dem Flugverkehr beschert die Steuerbefreiung des Kerosins gegenüber anderen Verkehrsträgern einen Wettbewerbsvorteil. Wie steht der Regierungsrat gegenüber dieser Tatsache?
4. Ist er nicht auch der Meinung, dass angesichts der Klimaerwärmung und der daraus entstehenden dramatischen Folgen der Treibstoff von Flugzeugen verteuert werden muss, um eine verantwortungslose Vielfliegerei zu verhindern?
5. Ist der Regierungsrat bereit, diesbezüglich beim Bundesrat vorstellig zu werden und ihm die Forderung vieler Bürgerinnen und Bürger nach einer Besteuerung des Kerosins zu unterbreiten? Fühlt sich der Regierungsrat, als Vertreter der in der Schweiz am meisten von Flugemissionen betroffenen Bevölkerung, nicht besonders verpflichtet, sich in Bern für Klima schonende Massnahmen bezüglich Flugverkehr einzusetzen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die schweizerische Luftfahrt wird durch den Bund geregelt. Der Bundesrat erläuterte in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt. Diese orientiert sich an der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundesrates und berücksichtigt die ökonomische, ökologische und soziale Dimension der Nachhaltigkeit. Oberstes Ziel der schweizerischen Luftfahrtpolitik ist die Sicherstellung einer optimalen Anbindung der Schweiz an die europäischen und weltweiten Zentren. Die gesamte Zivilluftfahrt in der Schweiz hat 2004 insgesamt eine Wertschöpfung von 24,2 Mrd. Franken erwirtschaftet und Arbeitsplätze für rund 163 000 Personen angeboten. Dies ergab eine Studie im Auftrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) und der Aerosuisse (2006). Die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt ist auf Grund ihrer herausragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung zu fördern. Dabei sieht der Bundesrat die grosse Herausforderung der Luftfahrtpolitik darin, die Mobilitätsansprüche mit den Anforderungen einer ökologischen Entwicklung in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeitsziele zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Erreichbarkeit über Luftverkehrsverbindungen) sind auf Nachhaltigkeitsziele zur Umwelt (z.B. Senkung Lärm- und Schadstoffbelastung) abzustimmen. Daraus folgt, dass Umweltbelastungen lokal und regional auf ein langfristig unbedenkliches Niveau zu senken, die Ressourcen zu schonen sind und global ein Beitrag zur Senkung der atmosphärischen Umweltbelastung zu leisten ist.

Die Schweiz berücksichtigt bei ihren Entscheiden die internationalen Verpflichtungen und Empfehlungen zum Umweltschutz. In den sensiblen Umweltbereichen (Lärm und Schadstoffe) hat die Schweiz eigene, weitergehende Normen und Anreizsysteme geschaffen. Diese sollen aufrechterhalten und weiterentwickelt werden. Auf Grundlage des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG; SR 748.0), der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) vom 16. Dezember 1985 (LRV, SR 814.318.142.1) und des Luftreinhaltekonzeptes des Bundes hat die Schweiz neben Schweden als erstes Land der Welt emissionsabhängige Landegebühren eingeführt (1997 Zürich, 1998 Genf, 2000 Bern, 2003 Basel). Dabei sollten als Lenkungsziel die spezifischen

Emissionen aus dem Luftverkehr gesenkt werden durch die Förderung der bestmöglichen Technologie. Die Frage der Kerosinbesteuerung in der Luftfahrt gehört zu den Bundeskompetenzen.

Der Regierungsrat setzt sich für die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien ein. Der kantonalen Verwaltung als grösstes Dienstleistungsunternehmen im Kanton kommt diesbezüglich eine Vorbildfunktion zu. Wie der Regierungsrat in seiner Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 40/2007 ausführte, bietet die Stiftung Myclimate eine konkrete Möglichkeit zur Kompensation von CO<sub>2</sub>-Belastungen bei Flugreisen an. Diese Stiftung wurde 2002 gegründet mit der Zielsetzung, Flugreisenden eine Kompensationsmöglichkeit für die durch den Flug ausgelösten Treibhausgase anzubieten. Der Erlös aus dem Verkauf von Klima-Tickets wird in internationale Klimaschutzprojekte investiert, mit dem CO<sub>2</sub>-Emissionen vermieden bzw. kompensiert werden können (z. B. Solarenergieanlagen oder Biomassekraftwerke). Die Projekte werden durch unabhängige Organisationen entsprechend den Anforderungen des Kyoto-Abkommens zertifiziert. Mit dem Kauf eines Myclimate-Tickets können Flugreisen klimaneutral gestaltet werden. Dieselbe durch den Flug verursachte Emissionsmenge wird in einem Klimaschutzprojekt eingespart. Die Kosten dafür betragen beispielsweise Fr. 14 für einem Hin- und Rückflug Zürich–Wien; mit dem für einen Fernostflug von 25 000 km zu leistenden Betrag von Fr. 200 können fünf Tonnen CO<sub>2</sub> kompensiert werden, was nahezu dem jährlichen Pro-Kopf-Verbrauch in der Schweiz entspricht. Der Kauf eines Myclimate-Tickets kann einfach und unbürokratisch über Internet abgewickelt werden. Die Baudirektion prüft dazu eine Zusammenarbeit mit der Stiftung Myclimate.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich vom 13. September 2006 hat der Regierungsrat zudem aufgezeigt, dass je nach Distanz und Zeitbedarf andere Verkehrsmittel zu bevorzugen sind. Unterhalb einer Reisezeit von vier Stunden – das heisst im innereuropäischen Verkehr auf Destinationen mit guten Bahnverbindungen – ist der schienengebundene öffentliche Verkehr das geeignete Verkehrsmittel.

Der Kanton Zürich fördert deshalb die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs dort, wo dieser grosse Vorteile gegenüber dem Individualverkehr und dem Luftverkehr aufweist, insbesondere auch im Hochgeschwindigkeitsverkehr zu europäischen Metropolen. Beim internationalen Bahnfernverkehr werden attraktive, konkurrenzfähige Reisezeiten und häufige Verbindungen angestrebt. Dadurch soll Zürich bestmöglich in das europäische Städtetz eingebunden und damit ein Anreiz zur Benützung des umweltfreundlicheren Bahnverkehrs gesetzt werden.

Zu Fragen 3 und 4:

Für internationale Flüge entrichtet der Flugverkehr keine Abgaben auf Flugtreibstoffe. Daraus kann noch nicht ohne Weiteres auf eine Wettbewerbsverzerrung zu anderen Verkehrsträgern geschlossen werden. Bei allen Verkehrsträgern dienen Gebühren und Abgaben in erster Linie der Bereitstellung, dem Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur. Die Abgaben haben in erster Linie einen Finanzierungszweck. Der Flugverkehr arbeitet diesbezüglich kostendeckend: Die Kosten der Flughäfen und der Flugsicherung werden verursachergerecht durch Gebühren finanziert. Dies betrifft auch die durch Fluglärm verursachten externen Kosten.

Ob der Verzicht auf Lenkungsabgaben für weitere externe Kosten, im vorliegenden Zusammenhang insbesondere für Treibhausgasemissionen, allenfalls eine Wettbewerbsverzerrung zu anderen Verkehrsträgern darstellt, ist eine andere Frage. Der Bundesrat legt im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 fest, dass die Luftfahrt im Sinne der Kostenwahrheit sowohl ihre betriebswirtschaftlichen als auch ihre externen Kosten selber tragen soll, damit sich die Nachfrage nach Mobilität an den gesamten volkswirtschaftlichen Kosten orientiert. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Bund heute den auf Inlandflügen verbrauchten Flugtreibstoff besteuert, ohne allerdings damit ein bestimmtes Lenkungsziel zu verfolgen. Der Bund prüft gegenwärtig, inwieweit die Erträge aus der heutigen Kerosinbesteuerung für den Binnenluftverkehr, die jährlich ungefähr 60 Mio. Franken betragen, künftig zu Gunsten von Umweltschutz- und Sicherheitsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Luftverkehr eingesetzt werden können.

Die Besteuerung von Flugtreibstoffen bei internationalen Flügen müsste weltweit oder zumindest europaweit eingeführt werden. Ein Alleingang der Schweiz würde der schweizerischen Luftfahrt grossen Schaden zufügen, ohne der Klimaerwärmung auch nur im Ansatz Einhalt zu gebieten. Der Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik legt deshalb grossen Wert auf die internationale Zusammenarbeit, unter anderem mit dem Zweck, dass die Schweiz bei der internationalen Harmonisierung von Umweltschutzmassnahmen im Luftverkehr eine wichtige Rolle spielen soll. Insbesondere soll sie sich für international koordinierte Massnahmen zur Begrenzung und Senkung der Treibhausgasemissionen beim Luftverkehr einsetzen, zum Beispiel durch Abgaben auf Flugtreibstoffe oder Flugstrecken; dies ist der einzige Erfolg versprechende Ansatz für eine wirksame Lösung des Problems.

Zu Frage 5:

Damit eine Klimaschutzstrategie der Schweiz für die Zeit nach der ersten Verpflichtungsperiode des Kyoto-Protokolls (nach 2012) diskutiert werden kann, sind Aussagen zu Auswirkungen der Klimaerwärmung auf die Schweizer Volkswirtschaft von grosser Bedeutung. Aus diesem Grund hat das Bundesamt für Umwelt 2006 das Projekt «Auswirkungen der Klimaänderung auf die Schweizer Volkswirtschaft» eingeleitet. Die Ergebnisse dieses Projekts werden zusammen mit Aussagen über die Kosten der Vermeidung von Treibhausgasemissionen Eingang finden in einen Bericht, der den Grundstein für die mittel- und langfristige Klimapolitik des Bundesrates legen wird und für Ende 2007 geplant ist.

Auch in der EU ist die Überprüfung der Richtlinie über den Handel mit Emissionszertifikaten und die neue Phase des Europäischen Programms zur Klimaänderung im Gange. Dabei sollen Beratungen über die Emissionen des Luftverkehrs für ein Gesetz zu diesem Thema aufgenommen werden. Auf internationaler Ebene wird der Schwerpunkt darauf gelegt, einen Prozess einzuleiten, der auf eine globale Einigung über die Entwicklung eines weltweiten Klimaregimes nach 2012 abzielt. Der Regierungsrat begrüsst die angelaufene Entwicklung auf nationaler und internationaler Ebene. Eine unmittelbare Einflussnahme auf die nationale Luftfahrtpolitik ist zurzeit nicht angezeigt.

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

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**