

## **Auszug aus dem substanziellen Protokoll 19. Ratssitzung vom 22. Oktober 2014**

### **425. 2014/205 Postulat von Isabel Garcia (GLP) und Markus Baumann (GLP) vom 18.06.2014: Einführung einer standardisierten CO<sub>2</sub>-Abgabe auf allen Flügen ab Zürich**

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt die Stadtpräsidentin namens des Stadtrats die Entgegennahme des Postulats zur Prüfung ab.

*Isabel Garcia (GLP) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 170/2014): Die geforderte CO<sub>2</sub>-Abgabe soll sich mindestens in Höhe von 10 Franken befinden und für jeden abfliegenden Passagier ab Zürich gelten. Die Einnahmen einer solchen Abgabe sollen in ressourcenschonende Projekte fliessen, also in Elektromobilität und Fussgängerverkehr. Es gibt heute sehr viele Konzepte und Absichtserklärungen im Bereich der Nachhaltigkeit und im Zuge der 2000-Watt-Gesellschaft, leider ist aber alles noch zu sehr im theoretischen Bereich verhaftet. Mobilität ist ein zentrales Thema der 2000-Watt-Gesellschaft und dazu gehört auch der Klimabereich. Natürlich sind in diese Angelegenheit der Kanton, der Flughafen und auch der Bund involviert. Die Stadt belegt aber, zusammen mit dem Kanton, im Verwaltungsrat der Flughafen AG vier Sitze, was nicht ganz unerheblich ist. Sie sitzen dort als Vertretungen der öffentlichen Hand. Die 2000-Watt-Gesellschaft ist ein Volksauftrag. CO<sub>2</sub>- und Energiefragen hören nicht an der Stadtgrenze auf, deshalb muss man auch darüber hinaus denken und handeln. Durch die Abgabe findet vielleicht auch ein Umdenken statt, dass man vor allem bei Mittelstreckenflügen eher überlegt, nicht vielleicht doch den Zug zu nehmen, was keinen grossen Zeit- oder Komfortverlust mit sich bringt. Wer die Kosten dieser CO<sub>2</sub>-Abgabe als Argument herbeizieht, sollte doch auch bedenken, wie stark die Flugpreise in den letzten Jahren gesunken sind. Zudem zahlen nur die, die fliegen und nicht die Allgemeinheit.*

Namens des Stadtrats nimmt die Stadtpräsidentin Stellung.

***STP Corine Mauch:** Es ist richtig, dass man diese Thematik mit einer lenkenden Idee angeht. Rechtlich ist es aber so, dass für die Luftfahrtgesetzgebung und die Flughafengebührenverordnung der Bund zuständig ist. Weder der Verwaltungsrat noch der Kanton können Gebühren festlegen. Gebühren müssen sich an einem rechtlichen Rahmen orientieren, hier greift das Äquivalenzprinzip. Als Beispiel kann der Lärmfünfliber genannt werden. Er wurde erhoben und hatte eine Rechtsgrundlage. Damit sollten Finanzen generiert werden, um die Lärmschädigungen zu decken. Danach hat man den Lärmfünfliber wieder aufgehoben. Wenn, dann müsste eine Abgabe auf das Kerosin erhoben werden und dies leistungsabhängig machen. Ein langer Flug ist ökologisch viel problematischer als ein kurzer Flug. Der Flughafen Zürich hat seit 1991 bis 2013 seine CO<sub>2</sub>-Emissionen um fast 40 % reduzieren können.*

Weitere Wortmeldungen:

**Marcel Savarioud (SP):** Das Anliegen ist sympathisch und kommt der Kostenwahrheit einen kleinen Schritt näher. Mit dem Vorstoss soll erreicht werden, dass bei den Kurzstreckenflügen eine Lenkungswirkung stattfindet und dort wäre dann auch ein höherer Einsatz als 10 Franken sinnvoll. Wir haben einen Änderungsantrag und möchten, dass für Mittel- und Langstreckenflüge eine höhere Abgabe zu erheben ist. Damit würden wir den Vorstoss unterstützen.

**Dr. Daniel Regli (SVP):** Das Problem, die viele Kurzfliegerei, soll wieder einmal mit Gebühren gelöst werden. Die Lösung ist sicher nicht, den Vielfliegern via Kompensation ein gutes Gewissen zu ermöglichen. So funktioniert der moderne Ablasshandel. Zudem würden die Marktkräfte spielen und die umliegenden Flughäfen profitieren. Sie könnten eine deutliche Zunahme der Kurzstreckenflüge verzeichnen, denn die Leute, die nahe der Grenze wohnen, würden auf diese Flughäfen ausweichen. Auch die Fluggesellschaften würden auf diesen Vorstoss reagieren.

**Simon Kälin (Grüne):** Wir sind beim Klima nicht auf Kurs. Es gibt beim Flugverkehr keine Kerosin-Abgaben, die sind sogar steuerbefreit. Es wird sicher kein Vielflieger auf einen Flug verzichten, nur weil er eine Lenkungsabgabe zahlen muss. Der Flugverkehr ist ein wachsendes Problem und die Lenkungsabgabe keine Patentlösung aber ein Schritt in die richtige Richtung.

**Markus Hungerbühler (CVP):** Vor ungefähr zwei Jahren wurde die CO<sub>2</sub>-Abgabe für Flüge in Deutschland eingeführt. Schnell merkte man aber, dass der Vorstoss wirtschaftsschädigend ist und das würde auch in Zürich der Fall sein. Der Flughafen Zürich hat eine der höchsten Flughafen-Gebühren in Europa und heute schon ein gewisses Problem mit der Konkurrenzsituation der umliegenden Flughäfen. Es ist auch eine kühne Behauptung zu sagen, dass die CO<sub>2</sub>-Abgabe eingeführt werden muss, weil das Volk die 2000-Watt-Gesellschaft angenommen hat. Mindestens 10 Franken oder genau 10 Franken ist ein Unterschied.

**Alexander Jäger (FDP):** Projekte wie myclimate machen dies schon auf freiwilliger Basis. Jeder der will, zahlt eine CO<sub>2</sub>-Abgabe. Eine Zwangsabgabe widerspricht dem Prinzip der Freiwilligkeit, dass solche Organisationen haben.

**Marc Bourgeois (FDP):** Durch die Abgabe käme man jährlich auf einen Betrag von mindestens 125 Millionen Franken. Dieses Geld soll völlig am Markt vorbei irgendwo investiert werden und dann wird noch behauptet, dies solle marktnah sein. Wenn man das Fliegen durch eine Zwangsabgabe verteuert, werden die Leute nicht weniger fliegen. Aber Fluggesellschaften werden dadurch früher oder später einzelne Direktflüge abschaffen und bei indirekten Flügen sehe ich den ökologischen Nutzen nicht.

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** Der CO<sub>2</sub>-Austoss macht nur 3,5 % aus, der durch den Luftverkehr emittiert wird. Ein Mindestbetrag bedeutet nach oben offen. Will ein Zürcher diese Gebühr nicht zahlen, muss er nach Genf, Basel oder ins Ausland fahren,



3 / 3

*was auch nicht besonders ökologisch ist. Die Flugzeuge fliegen von Zürich aber auch mit geringer Auslastung, der CO<sub>2</sub>-Ausstoss wäre also derselbe, auch mit leeren Sitzen. Der Zug ist teuer und nicht konkurrenzfähig zum Fliegen oder sollen die Reisenden aufs Auto umsteigen?*

Das Postulat wird mit 66 gegen 49 Stimmen dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat