



Der Stadtrat an den Gemeinderat

24. Juni 2026

GR Nr. 2026/3

Motion von Dominik Waser, Anna Graff, Oliver Heimgartner und 10 Mitunterzeichnenden betreffend Auf- und Ausbau von konkurrenzfähigen Flugalternativen im internationalen Zug- und Busverkehr zur Vermeidung von Flugreisen, Ablehnung, Entgegennahme als Postulat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 7. Januar 2026 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Dominik Waser (Grüne), Anna Graff (SP), Oliver Heimgartner (SP) und 10 Mitunterzeichnende folgende Motion, GR Nr. 2026/3, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, mit der die Stadt im Rahmen des Massnahmenpakets M4 des städtischen Klimaschutzplans den Auf- und Ausbau von konkurrenzfähigen Flugalternativen im internationalen Zug- und Busverkehr sowie die Vermeidung von Flugreisen fördern kann.

Begründung:

Der Bund ist zur Unterstützung des internationalen Zugverkehrs sowie der Nachzüge (neues CO₂-Gesetz) verpflichtet, nimmt aber seine Verantwortung bezüglich der Schweizer Anbindung an das internationale Zugnetz nicht wahr. Im Gegenteil werden auf Bundesebene gar für Nachtzüge geplante Gelder in die Luftfahrt umverteilt. Es ist nicht überraschend, dass es so nicht gelingt, die Flugreisen der Schweizer Bevölkerung zu reduzieren und mit attraktiven Zugverbindungen zu substituieren.

Auch der erste Zwischenbericht zum Netto Null Ziel der Stadt Zürich zeigt, dass die Flugreisen der Zürcher Bevölkerung zu- statt abnehmen und entsprechend das Ziel, auch die indirekten Emissionen zu reduzieren, verfehlt wird.

Die Untätigkeit des Bundes nötigt die Stadt Zürich dazu, eigene Massnahmen zu ergreifen, um attraktive internationale Bus- und Zugreisen ab Zürich zu ermöglichen. Nur so können die indirekten Emissionen der Zürcher Bevölkerung effektiv reduziert werden, wie das die Netto-Null-Ziele in der Gemeindeordnung der Stadt Zürich vorsehen. «Klimaschonender internationaler Personenverkehr» ist denn auch ein Massnahmenpaket (M4) im städtischen Klimaschutzplan.

Der Stadtrat soll dem Gemeinderat ein Massnahmenpaket vorlegen, um insbesondere schnelle Direktverbindungen an wichtige Destinationen wie beispielsweise London sowie attraktive Nachtzugverbindungen zu fördern. Der Stadtrat soll zudem aufzeigen, welche Massnahmen er ergreift, um den Bund in die Verantwortung zu nehmen.

Nach Art. 126 lit. a Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen Anträge, die den Stadtrat verpflichten, einen Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung schriftlich zu begründen (Art. 127 Abs. 2 GeschO GR).

Der Stadtrat lehnt aus nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab und beantragt die Umwandlung in ein Postulat:



1. Einleitende Bemerkungen

Der Stadtrat anerkennt das zentrale Anliegen der Motion, flugbedingte Treibhausgasemissionen (THG) der städtischen Bevölkerung zu reduzieren. Wie im Netto-Null Bericht 2025 dargestellt, verursachten im Jahr 2024 die flugbedingten THG mit 3,2 Tonnen CO₂ pro Einwohner und Einwohnerin (t CO₂eq/Einw) den grössten Teil der indirekten Treibhausgasemissionen der Zürcher Stadtbevölkerung und haben gegenüber 2023 zugenommen. 2024 flog jeder Stadt-Zürcher und jede Stadt-Zürcherin durchschnittlich 10 500 Kilometer (km); das sind rund 600 km mehr als im Vorjahr. Die Flugemissionen stiegen dadurch um rund 110 kg CO₂eq/Einw. Nur etwa 30 Prozent der Flüge haben ein Ziel ausserhalb Europas. Damit machen interkontinentale Flüge aber 70 Prozent der jährlichen Flugdistanz und rund 60 Prozent der Flugemissionen aus.

Weniger zu fliegen ist die wirksamste Massnahme, um die THG im Flugverkehr sofort zu senken. Ein Verzicht auf jeden zweiten Europaflug würde beispielsweise die Emissionen um etwa 20 Prozent reduzieren. Fachleute rechnen damit, dass der Flugverkehr in der Schweiz auch in Zukunft weiter zunehmen wird. Gründe hierfür sind unter anderem die hohe Kaufkraft, günstige Flugtickets und ein steigendes Angebot an Flugdestinationen.

Vor diesem Hintergrund ist es ein nachvollziehbares umweltpolitisches Anliegen, schnelle Direkt- und Nachtzugverbindungen an wichtige Destinationen zu fördern, sowie den Bund in die Verantwortung zu nehmen. Wie im Motionstext erwähnt, ist dieser Grundsatz auch im Massnahmenpaket M4 des städtischen Klimaschutzplans vorgesehen. Jedoch soll ein gesamtheitlicher Blick auf die Förderung nachhaltiger Alternativen zum Flugverkehr geworfen werden, um das Potenzial ergänzender Massnahmen strategisch abzuwägen – denn der Ausbau von Direktverbindungen und Nachtzugverbindungen stellt nur einen Teil möglicher Massnahmen dar. Ferner soll die Möglichkeit einer städtischen Förderung von internationalen Bahnverbindungen vertieft geprüft werden.

2. Geplante Massnahmen der Stadtverwaltung

Im Rahmen des Massnahmenpakets M4 des städtischen Klimaschutzplans werden bereits verschiedene komplementäre Massnahmen umgesetzt. So unterstützt die Stadt Zürich über das Förderprogramm KlimUp Start-ups und Unternehmen, die nachhaltige Alternativen zum Flugverkehr entwickeln oder sichtbar machen (z. B. Twiliner als Nachtbusangebot oder der Verein terran zur Förderung nachhaltigen Reisens) und pflegt einen engen Austausch mit interessierten Städten und Stakeholdern hinsichtlich attraktiver Städteverbindungen. Zudem hat der Umwelt- und Gesundheitsschutz (UGZ) der Stadt Zürich gemeinsam mit Zürich Tourismus eine Studie erarbeitet, die Zukunftsszenarien für internationale Reisen mit Nachtzügen ab Zürich skizziert und als Grundlage für weitere Projekte dienen kann¹. Ergänzend werden über regelmässige Beteiligungsformate wie das Klimaforum Ideen generiert und durch Unternehmen in der Stadt Zürich eigenständig umgesetzt, wobei der UGZ den Prozess begleitet. So

¹ <https://www.stadt-zuerich.ch/de/aktuell/publikationen/2026/zukunftsstudie-nachtsprung.html>



3/4

arbeiten mehrere Firmen an der Entwicklung eines Vergleichsrechners (Zug vs. Flug), der neben CO₂-Emissionen auch Komfort- und Kostenaspekte berücksichtigt und eine fundierte Entscheidungsgrundlage für Geschäftsreisen schaffen soll. Der Stadtrat will den Spillover Effekt nutzen, d. h., über Geschäftsreisen einen positiven Einfluss auf das private Reiseverhalten der Stadtzürcher Bevölkerung nehmen. Mit ihrer eigenen Reisepolicy nimmt die Stadtverwaltung zudem eine Vorbildfunktion gegenüber Unternehmen und Privatpersonen ein. So muss eine geschäftliche Flugreise von den Departementsvorstehenden genehmigt werden, sofern die Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln ab Zürich Hauptbahnhof weniger als acht Stunden oder bei Verfügbarkeit eines Nachtzugs weniger als sechzehn Stunden dauert. Weiterhin werden die CO₂-Emissionen mittels Klimaticket einer anerkannten Organisation kompensiert. Schliesslich wurde ein neues, vierjähriges Projekt «Zürich fliegt anders» lanciert, mit dem Ziel, eine Stakeholder-Plattform für Netto-Null-kompatible Massnahmen mit Fokus Reduktion der Flugemissionen aufzubauen und zu institutionalisieren.

3. Begrenzter Handlungsspielraum der Stadt Zürich

Aus der obigen Übersicht zu den laufenden Projekten ist zu erkennen, dass die Stadt Zürich bereits umfangreiche Massnahmen zur Reduktion der Flugemissionen umsetzt. Ihr Handlungsspielraum ist jedoch begrenzt: Die Kompetenzen zur Umsetzung vieler potenziell sehr wirksamer Massnahmen zur Senkung von Flugemissionen liegen beim Bund – etwa bei der Regulierung von Flugpreisen oder der Förderung von internationalen Zugverbindungen.

Das geplante Projekt «Zürich fliegt anders» ist daher gezielt darauf ausgerichtet, auf den übergeordneten Ebenen zu wirken und so auch nationale Massnahmen zur Reduktion von Flugemissionen voranzutreiben. Es soll als Stakeholder-Dialogforum dienen, das relevante Akteure zusammenbringt, um nachhaltige Lösungen zur Reduktion der Flugemissionen der Zürcher Stadtbevölkerung zu finden. Dabei spielen Lobbying- und Vernetzungsinitiativen, Kantons- und Bundesbehörden sowie weitere relevante Akteure aus allen zentralen Gesellschaftsbereichen (d. h. Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Bevölkerung) eine wesentliche Rolle, um nachhaltige Alternativen zum Flugverkehr systematisch zu stärken.

Weiter muss beachtet werden, dass der in der Motion geforderte Ausbau von Direktverbindungen und Nachtzugverbindungen nur einen Teil von möglichen Massnahmen zur Förderung von nachhaltigen Alternativen zum Flugverkehr darstellt. Weitere wirksame Massnahmen könnten beispielsweise die Erhöhung der Flugticketsteuer, die Abschaffung von Subventionen für klimaschädliche Flüge oder die Förderung von Fernreisealternativen durch Kommunikationskampagnen umfassen. Welche Instrumente am effektivsten und umsetzbarsten sind, soll im Rahmen des Projekts «Zürich fliegt anders» systematisch geprüft werden.

4. Fazit

Im Rahmen des Massnahmenpakets M4 des städtischen Klimaschutzplans setzt die Stadt Zürich verschiedene Massnahmen um, um nachhaltige Alternativen zur Reduktion von Flugemissionen zu fördern. Obwohl ihr Handlungsspielraum in diesem Bereich begrenzt ist, engagiert sich die Stadt Zürich bereits auf Bundes- und Kantonsebene sowie bei weiteren relevanten Akteuren und Akteurinnen, um Einfluss zu nehmen. Ein Postulat ermöglicht es dem Stadtrat,



4/4

eine detaillierte Analyse der sich bereits in Umsetzung befindlichen Massnahmen durchzuführen und das Potenzial ergänzender Massnahmen im Rahmen des städtischen Handlungsspielraums sowie im Sinne des Anliegens der Motionäre abzuwägen. Eine solche Analyse erlaubt es folglich, einen gesamtheitlichen Blick auf die Förderung nachhaltiger Alternativen zum Flugverkehr zu werfen und entsprechend wirksame Massnahmen abzuleiten – denn der Ausbau von Direktverbindungen und Nachtzugverbindungen stellt nur einen Teil möglicher Massnahmen dar.

Der Stadtrat lehnt die Motion aus den genannten Gründen ab, ist aber bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Im Namen des Stadtrats

Der Stadtpräsident
Raphael Golta

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter