Stadt Zürich
Gemeinderat

Stadt Zürich
Gemeinderat
Parlamentsdienste
Stadthausquai 17
Postfach, 8022 Zürich

T +41 44 412 31 10
gemeinderat@zuerich.ch
gemeinderat-zuerich.ch

Auszug aus dem substanziellen Protokoll
19. Ratssitzung vom 28. Oktober 2026

855. 2026/3
Motion von Dominik Waser (Grüne), Anna Graff (SP), Oliver Heimgartner (SP) und 10 Mitunterzeichnenden vom 07.01.2026:
Auf- und Ausbau von konkurrenzfähigen Flugalternativen im internationalen Zug- und Busverkehr zur Vermeidung von Flugreisen

Ausstand: Benedikt Gerth (Die Mitte)

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab, ist jedoch bereit, sie als Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Anna Graff (SP) *begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 5657/2026): Mit diesem Vorstoss fordern SP und Grüne, dass die Stadt konkurrenzfähige Alternativen zum Flugzeug im internationalen Bus- und Zugverkehr auf- und ausbaut sowie Massnahmen ergreift, um Flugreisen zu vermeiden. Im Wesentlichen geht es darum, das Massnahmenpaket M4 «Klimaschonender internationaler Personenverkehr» des städtischen Klimaschutzplans zu konkretisieren. Der Klimaschutzplan sieht bis zum Jahr 2035 unter anderem ein Monitoring des Flugverkehrs und die Entwicklung von Massnahmen vor, deren Stand sich im Netto-Null-Cockpit verfolgen lässt. Gestützt auf das Monitoring sollen Massnahmen zur Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Flugverkehrs entwickelt und umgesetzt werden. Ich muss anmerken, dass die Entwicklung von Massnahmen als Massnahme natürlich enorm unkonkret ist. Solange nichts Konkretes dazu beiträgt, dass Zürcher*innen weniger fliegen, ist bei den Emissionen keine Verbesserung zu erwarten. An diesem Punkt droht das städtische Klimaziel zu scheitern, was STR Andreas Hauri in der vorherigen Diskussion bestätigt hat. Schauen wir uns die Zahlen an: Im Jahr 2024 verzeichnete Zürich pro Einwohner*in und Jahr 3,2 Tonnen Emissionen, die nur auf den Flugverkehr zurückgehen. Das ist ein Höchstwert und entspricht dem 3,4-fachen des Jahres 1990. Diese 3,2 Tonnen machen über 80 Prozent der Mobilitätsemissionen aus, die die Stadtbevölkerung ausserhalb des Stadtgebiets verursacht. Insgesamt betragen sie ausserdem das 1,5-fache der direkten Emissionen pro Person in der Stadt. Diese Emissionen müssen unbedingt sinken. Die Stadt muss konkret dazu beitragen, dass weniger geflogen wird. Wie wir vorhin schon gehört haben, zeigt der Netto-Null-Zwischenbericht, dass vor allem in der Freizeit geflogen wird. Etwa 84 Prozent der Flugdistanzen entfallen auf Ferien, Städtetrips oder Besuche, nicht Geschäftsreisen. Rund 70 Prozent der Flüge steuern ein Ziel innerhalb von Europa an. Ein*

Grossteil davon könnte und müsste künftig mit dem internationalen Zug- und allenfalls Busverkehr erreichbar sein. Das will diese Motion möglich machen. Die Stadt soll bei der weiteren Bearbeitung des Klimaschutzplans mit Nachdruck am Auf- und Ausbau konkurrenzfähiger Zug- und Busverbindungen arbeiten und dem Gemeinderat einen entsprechenden Massnahmenplan vorlegen. Wir denken insbesondere an schnelle Direkt- und Nachtzugverbindungen zu wichtigen Destinationen wie London, aber auch nach Spanien, Portugal oder Schweden, um nur einige zu nennen. Uns ist bewusst, dass die Förderung des internationalen Zugverkehrs inklusive Nachtzüge gemäss CO_2-Gesetz eigentlich Sache des Bundes ist. Doch weder der Bundesrat noch die Mehrheit im Bundeshaus nehmen diese Verantwortung wahr. Im Gegenteil flossen im letzten Bundesbudget bspw. 10 Millionen Franken, die für eine Nachtzugverbindung nach Malmö vorgesehen waren, stattdessen in die Luftfahrt. Das ist komplett absurd und inakzeptabel. Städte wie Zürich, die von solchen Entscheiden direkt betroffen sind, müssen die Lücke schliessen, damit wir in einer Zeit dynamischer Entwicklungen den Anschluss an das internationale Zug- und Busnetz nicht verlieren. Für Zürich gilt das besonders, denn die Stadt hat nicht nur eine äusserst reisefreudige Bevölkerung, sondern ist als führender Bildungs-, Forschungs- und Wirtschaftsstandort auch eine wichtige Reisedestination. Das Potenzial ist riesig. Allein für Nachtzüge und Nachtbusse auf Distanzen bis 1500 Kilometern hat die Studie «Nachtsprung Zürich 2040» zehn strategische Potenziale festgestellt. Ich nenne einige Beispiele: ein europäisches Städtebündnis, ein Investitionsfonds für Nachtverbindungsinnovationen, aktive Destinationsentwicklung, die Integration von Angeboten in digitale Buchungsplattformen oder eine eigene Zürcher Flotte moderner, komfortabler Nachtbusse. Die Stadt hat also zahlreiche Möglichkeiten, konkret zu handeln, und wir wollen dazu rasch ein verbindliches Engagement.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Gesundheits- und Umweltdepartements Stellung.

STR Andreas Hauri: *Wie vorhin bereits diskutiert, sind Flugemissionen ein Problem. Wir suchen mit verschiedensten Aktivitäten und gemeinsam mit den Stakeholdern immer wieder nach Lösungen. Die Motion verlangt eine kreditschaffende Weisung und betont, dass insbesondere für schnelle Direktverbindungen zu Destinationen wie London ein Massnahmenpaket vorzulegen sei. Ich kann Ihnen sagen: Ein Massnahmenpaket zur finanziellen Unterstützung von Zugreisen nach London werden wir Ihnen nicht vorlegen. Das ergibt wirklich keinen Sinn. Wir haben auf Bundesebene ein Problem. Dort setzen wir uns ein, so gut es geht; sei es bei Vernehmlassungen oder in Fachgruppen, wo meine Fachleute dabei sind und nach Lösungen suchen. Das eigentliche Problem ist, dass Fliegen billig ist und es keine Vollkostenrechnung gibt. Zürich kann nicht selbst einen Zug nach London organisieren. Das geht technisch nicht und finanziell ist es auch Blödsinn. Ich kann Ihnen aber versichern, dass wir uns überall, wo es geht, dafür einsetzen, die Flugemissionen zumindest etwas zu reduzieren.*

Weitere Wortmeldungen:

Christian Häberli (AL): *Unsere Fraktion teilt die Auffassung, dass ein konsequenter Verzicht auf Flugreisen eine der wirksamsten Massnahmen gegen den Ausstoss von Treibhausgasen ist und dass die Stadt prüfen soll, wie sich die Zahl der Flugreisen reduzieren lässt. Danach hört unsere Sympathie für die Motion aber schnell auf. Schon vor ziemlich genau zwei Jahren haben wir uns bei einem ganz ähnlichen Vorstoss gegen die Beschaffung von Nachtzugkompositionen durch die Stadt ausgesprochen. An dieser Position hat sich nichts geändert. Noch kritischer sehen wir die Forderung nach konkurrenzfähigen Flugalternativen im Busverkehr. Wie stellen sich die Motionär*innen ein Busangebot vor, das mit Billigflügen mithalten kann? Will man ernsthaft Firmen wie FlixBus fördern, die wegen ihrer Arbeitsbedingungen dauernd in der Kritik von Gewerkschaften, Medien und den Fahrern selbst stehen? Zudem ist der Vorstoss unvollständig. Wenn schon, müsste er verlangen, dass für jede neue Alternative eine Flugverbindung in Kloten gestrichen wird. Sonst greifen die Alternativen gar nicht, sondern erweitern einfach das Mobilitätsangebot. Würde man hingegen für jede Ersatzverbindung eine Flugbewegung streichen, gäbe es auch weniger Engpässe am Flughafen Kloten, und die Nachtruhe könnte endlich so sichergestellt werden, wie es die Gesetzgebung vorsieht. Aber die Nachtruhe-Initiative wurde im Kantonsrat ja nur von der AL unterstützt. Hinzu kommt, dass sich jede Staatsebene stufengerecht um ihren Verkehr kümmern soll: der Bund um die internationalen Fernverbindungen, der Kanton im Rahmen des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) um den Regionalverkehr und die Stadt um den kommunalen öffentlichen Nahverkehr. Wir unterstützen die Umwandlung in ein Postulat mit folgender Textänderung: Der Teilsatz «den Auf- und Ausbau von konkurrenzfähigen Flugalternativen im internationalen Zug- und Busverkehr» wird gestrichen. Das Postulat würde dann lauten: «Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung zu unterbreiten, mit der die Stadt im Rahmen des Massnahmenpakets M4 des städtischen Klimaschutzplans die Vermeidung von Flugreisen fördern kann.»*

Yves Peier (SVP) *stellt den Ablehnungsantrag zum Postulat: Offenbar meint Rot-Grün, die Stadt Zürich solle neu für das gesamte europäische Schienennetz zuständig sein, weil Bern angeblich nicht spurt. Was kommt als Nächstes? Eine Zürcher Volksbahn mit blau-weiss lackierten Schlafwagen namens «Zürich West» und der Stadtrat verteilt persönlich vegane «Gipfeli» im Nachtzug nach Rom? Das wäre in meinen Augen eine bürokratische Geisterbahn. Denn es gibt ein kleines Problem, liebe links-grüne Traumtänzer: Die Stadt Zürich betreibt weder die SBB noch die Deutsche Bahn noch den Eurostar. Internationale Zugverbindungen sind primär Sache des Bundes und der Verkehrsunternehmen. Nach der Logik der Motionäre könnten wir auch gleich die Armee übernehmen, wenn uns die Beschaffung der Kampfjets zu langsam geht. Zürich hat genug eigene Aufgaben und genug eigene Ausgaben. Wer weniger fliegen will, kann schon heute den Zug nehmen. Dafür braucht es keinen städtischen Förderkredit. Der Stadtrat zählt in seiner Antwort zahlreiche Aktivitäten auf, die bereits laufen: das Programm KlimUp, das Klimaforum, Studien, Stakeholder-Plattformen und das paternalistische Projekt «Zürich fliegt anders». Neue internationale Zugverbindungen entstehen nicht durch zusätzliche Beschlüsse, Studien und Subventionen im Zürcher Rathaus, sondern*

durch Angebot, Nachfrage und eine gute Infrastruktur. Dass der Stadtrat die Motion ablehnt, ist kein politischer Mut, sondern das absolute Minimum an Vernunft. Dass Sie den Vorstoss aber als Postulat entgegennehmen wollen, führt jede politische Glaubwürdigkeit ad absurdum. Sie wissen genau, dass die Stadt weder internationale Bahnlinien bauen noch über deren Finanzierung oder Fahrplan bestimmen kann. Über diese Kompetenz verfügt sie einfach nicht. Offenbar fällt es dem Stadtrat leichter, die Verwaltung mit sinnlosen Abklärungen zu beschäftigen, als der Ratsmehrheit klar zu sagen, dass ihr Vorstoss utopisch ist. Politische Führung bedeutet nicht, jeden unrealistischen Wunsch mit einem Postulat zu besänftigen, sondern auch einmal Nein zu sagen. Wir brauchen keinen Bericht über internationale Schlafwagenromantik. Die SVP lehnt die Motion und eine Umwandlung in ein Postulat sowie die Textänderung der AL ab.

Brenda Mäder (FDP): *Etwas an dieser Motion finde ich sehr erfrischend: Sie sagt ganz offen, der Bund habe versagt und Zürich müsse einspringen. Genau das wollen wir aber nicht. Erstens müssen wir hier keine Bundesprobleme lösen. Wenn ihr mit dieser Politik unzufrieden sind, wendet euch an die Kolleginnen und Kollegen in Bern. Zweitens wurde bereits erwähnt, dass die Voraussetzungen dafür fehlen, dass Zürich ein Reisebüro eröffnet. Das viel besprochene Budget würde es auch nicht aufbessern. Drittens klingt die Idee nach sehr viel Geld und sehr wenig Wirkung. Wir erkennen nämlich auch einen Logikfehler. Wie der Stadtrat in seiner Antwort erwähnt, stammen 60 Prozent der Flugemissionen von interkontinentalen Flügen. Ein subventionierter Zug nach London wird also kaum jemanden davon abhalten, aus Bangkok zu uns zu fliegen. Eine schlaue Idee ist das nicht. Darum lehnen wir die Motion und auch die Umwandlung in ein Postulat ab. Da gibt es nicht viel zu prüfen, die Textänderung der AL macht es nicht besser.*

Karin Stepinski (Die Mitte): *Die Klimaziele begründen einen Handlungsauftrag, den wir ernst nehmen müssen. Doch alles, was wir tun, muss machbar und finanzierbar bleiben, gerade angesichts der aktuellen finanziellen Lage der Stadt. Wie STR Andreas Hauri bereits gesagt hat, ist der Handlungsspielraum der Stadt bei diesem Anliegen sehr begrenzt, denn entscheidende Kompetenzen liegen beim Bund. Links-Grün mag ihm Untätigkeit vorwerfen, aber es ist nicht Aufgabe der Stadt Zürich und schon gar nicht der Zürcher Steuerzahler, dem Bund unter die Arme zu greifen. Zudem fördert die Stadt mit dem Programm KlimUp und Projekten wie «Zürich fliegt anders» bereits einen ganzen Haufen Alternativen zum Fliegen. Am Engagement fehlt es also definitiv nicht. Internationale Verbindungen ab Zürich dienen der ganzen Region und weit darüber hinaus. Warum sollen die Zürcher Steuerzahler ihren Ausbau allein finanzieren, wenn die halbe Schweiz davon profitiert? Dafür gibt es eine klare Aufgaben- und Kostenteilung sowie einen Leistungsauftrag an die SBB, den wir nicht auf der Ebene der Stadt präzisieren müssen. Gerade wenn die städtischen Finanzen unter Druck sind, brauchen wir keine parallele Förderpolitik. Wir lehnen die Motion, die Textänderung und das Postulat ab.*

Jane Bailey (SVP): *Man kann es nicht lassen, die Bürger dauernd zu bevormunden, sie mit unnötigen Alternativen und Möglichkeiten zu beschallen und ihnen permanent vorzuschreiben, wie sie zu leben, sich fortzubewegen und gefälligst zu reisen haben. Der selbstständige Bürger, das geht ja gar nicht. Und schon wieder ist von der Vermeidung*

von Flugreisen die Rede. Jetzt soll die Stadt Zürich also auch noch internationale Zug- und Busverbindungen subventionieren. Die Förderung des internationalen Bahnverkehrs ist, wie meine Vorredner bereits gesagt haben, in erster Linie Sache des Bundes. Die Stadt Zürich hat bereits mehr als genug unnötige eigene Ausgaben und finanzielle Verpflichtungen. Sie muss nicht auch noch zur Ersatzkasse für Bundessubventionen werden. Das Loch im Budget wird immer grösser, nicht kleiner. Internationale Verkehrspolitik ist keine kommunale Aufgabe, der Zürcher Steuerzahler kein Blankoscheck.

Janina Flückiger (Grüne): *Wer in Zürich für eine umweltfreundliche Reise in den Zug steigt, merkt schnell: Internationale Bahnreisen in Europa sind im Vergleich zu staatlich subventionierten Billigflügen oft teurer und komplizierter und es fehlt an Direkt- und Nachtzugverbindungen. Es wäre ja wunderbar, wenn Bundesbern seine Aufgabe wahrnehmen würde. Doch dort haben wir leider keine Mehrheit. Der Bund kümmert sich nicht um eine attraktive Anbindung der Schweiz an das europäische Schienennetz. Gelder werden sogar noch in die Luftfahrt umverteilt. Angesichts dieser Untätigkeit und der kontinuierlich steigenden Flugemissionen der Zürcher Bevölkerung darf die Stadt nicht länger tatenlos zusehen. Darum haben wir Grünen diese Motion miteingereicht. Wie gross das Potenzial ist, zeigt eine neue Studie: London ist mit 50 Flügen pro Tag das meist angeflogene Ziel. Dorthin könnte man direkt mit dem Zug oder dem Bus fahren. Wir fordern deshalb, im Rahmen des städtischen Klimaschutzplans gezielt konkurrenzfähige Alternativen zum Fliegen ab Zürich zu fördern. Der Stadtrat verweist in seiner Antwort auf diverse Projekte wie das Programm KlimUp oder Nachtbusangebote wie den Twiliner. Das anerkennen wir durchaus. Doch eine punktuelle Projektförderung genügt nicht, um die nötige Hebelwirkung gegen die übermächtigen Fluganbieter zu entfalten.*

Patrick Stählin (GLP): *Der zuständige Bundesrat verweigert auf Vorrat die Unterstützung der Nachtzüge, zu der der Bund laut dem CO_2-Gesetz verpflichtet wäre. Das können wir mit dieser Motion leider nicht ändern. Eine kreditschaffende Weisung auf städtischer Ebene sehen wir nicht. Das Massnahmenpaket M4 beinhaltet, wie bereits mehrfach gesagt wurde, schon mehrere Massnahmen. Wir verlangen vom Stadtrat natürlich, dass er diese umsetzt. Das geschieht auch. Das Paket M4 hängt aber mehrheitlich vom Willen der Leute ab. Verzicht zu predigen, funktioniert nicht. Das haben die letzten Abstimmungen auf nationaler Ebene gezeigt. Was aber funktioniert, ist ein breiteres und einfacheres Angebot. Wir erwarten, dass der Stadtrat dafür auf Bundesebene vorstellig wird. Den Betrieb einer eigenen Flotte oder eigener Züge sehen wir natürlich nicht. Darum werden wir den Vorstoss als Postulat annehmen, als Motion aber ablehnen.*

Jean-Marc Jung (SVP): *Sie wollen Flüge zugunsten des europäischen Zugverkehrs oder des Fernbusses reduzieren. Gut ausgelastete Fernbusse sind in etwa gleich klimaschonend wie Züge, zumal nicht alle internationalen Züge in Europa besonders klimaschonend angetrieben werden. In einigen Ländern ist der Anteil an Kohle- und Gasstrom hoch, die Züge fahren dort oft mit fossiler Energie. Bei der SBB haben wir quasi eine heile Welt: Dank eigener Wasserkraftwerke und eines eigenen Übertragungsnetzes fährt sie zu 100 Prozent mit klimafreundlicher Energie. In Deutschland ist der Strom da-*

gegen nur zu 72 Prozent klimafreundlich. Der Rest stammt aus Kohle und Erdgas. Zudem haben nicht alle Strecken eine Oberleitung, was die Bilanz noch verschlechtert. In anderen europäischen Ländern sieht es nicht besser aus. Das Fliegen bleibt zwar eine CO_2-Schleuder und die Bahn ist tatsächlich besser, aber gut ist sie auch nicht. Beim Fernbusverkehr ist die Umrüstung auf Elektrofahrzeuge langsam im Gang. Diese sind zwar teurer in der Anschaffung, aber im Betrieb günstiger. Der Bus hat zudem den Vorteil, dass er die bestehende Strasseninfrastruktur nutzt, die allerdings vielerorts selbst übernutzt ist. Das gilt europaweit auch für das Schienennetz. Es ist massiv überlastet und in schlechtem Zustand. Der Bau von heute fehlenden Schienen, Tunnels und Brücken würde gigantische Mengen an Beton und Stahl verschlingen, was sehr CO_2-intensiv ist. Die Verlagerung vom Flugzeug auf Schiene oder Fernbus führt also zwangsläufig über eine gigantische CO_2-intensive Bauphase. Moderne Flugzeuge und auch Schiffe verbrauchen dank leichter Materialien wie Kohlefasern, aerodynamischer Flügel, effizienterer Triebwerke und neuer Treibstoffe immer weniger Energie. Der CO_2-Ausstoss pro Passagier sinkt laufend. Weil aber immer mehr geflogen wird, verpufft dieser Einspareffekt. Es ist ein weltweiter Wettlauf zwischen stetiger CO_2-Reduktion und wachsendem Mobilitätskonsum. Immer mehr Menschen drängen sich in überfüllte Züge, auf die Strassen, Wanderwege oder in Flugzeuge. Nur in der Luft hat es noch Platz. Das ist aus Ihrer Sicht nicht optimal, aber der technische Fortschritt beschleunigt sich weiter. Entweder setzen wir darauf, oder wir begraben unsere Reisegewohnheiten und streichen Marokko als Reiseziel. Dass die Stadt da etwas bewirken kann, ist Augenwischerei.

***Anna Graff (SP)** ist einverstanden, die Motion in ein Postulat umzuwandeln: Ich finde es schade, dass dieser Vorstoss heute Abend als Motion keine Mehrheit findet. Es hätte einen verbindlicheren Fahrplan für das Massnahmenpaket M4 des Klimaschutzplans ermöglicht, bei dem wir im Rückstand sind. Wir sind darum bereit, ihn in ein Postulat umzuwandeln, damit wenigstens ein Prüfauftrag überwiesen wird. Den Textänderungsantrag der AL lehnen wir ab. Uns ist wichtig, dass der Auf- und Ausbau konkurrenzfähiger Alternativen zum Fliegen im internationalen Zug- und Busverkehr ausdrücklich Teil des Prüfauftrags bleibt, da sich auf innereuropäische Reisen nicht ganz verzichten lässt. Einer Textänderung, die zusätzlich die Streichung von Flügen ab Kloten gefordert hätte, wären wir offen gegenübergestanden. Eine Bemerkung zu einem wiederkehrenden Argument der Gegner*innen: Unterstützung muss nicht nur finanziell sein. Wir haben nicht verlangt, dass die Stadt ein internationales Zug- und Busnetz betreibt, sondern dass sie den Auf- und Ausbau solcher Alternativen fördert und Flugreisen vermeidet. In meinem Vorstellungsvotum habe ich dazu diverse Beispiele aus der Studie «Nachtsprung Zürich 2040» genannt. Diese Massnahmen beruhen viel mehr auf Know-how und Strategie als auf Geld und bauen höchstens in überschaubarem Rahmen auf Finanzierung. Beispiele sind der Aufbau und Einsatz in einem internationalen Städtebündnis, eine aktive Destinationsentwicklung unter Mitwirkung der Stadt und die Integration von Angeboten in digitale Buchungsplattformen, damit sich internationale Reisen einfacher buchen lassen. Ich empfehle auch der AL einen Blick in diese Studie. Sie zeigt, wie ein internationales Nachtbusnetz wesentlich zu einem überzeugenden Angebot beitragen könnte. Wir neh-*

men zur Kenntnis, dass sich die ablehnenden Fraktionen mit der Massnahme «Entwicklung von Massnahmen» zufriedengeben – trotz der lamentablen Situation beim Flugverkehr der Stadtzürcher Bevölkerung, was heute niemand in Frage gestellt hat.

Das Postulat GR Nr. 2026/589 (statt Motion GR Nr. 2026/3, Umwandlung) wird mit 68 gegen 50 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat