



Auszug aus dem substantiellen Protokoll 169. Ratssitzung vom 11. Dezember 2025

Gemeinsame Behandlung der Weisung GR Nr. 2025/391, Antrag 077. und Postulat GR Nr. 2025/573

Gemeinsame Behandlung der Anträge 077. und 078. (Postulat GR Nr. 2025/573)

Kommissionsmehrheit/-minderheit:

Tanja Maag (AL) begründet den Antrag der Mehrheit und das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5503/2025): Warum sollte man die Ausbildung zu Tram-, Bus- und Trolleybuschauffeur*innen der Verkehrsbetriebe (VBZ) verlängern? Die VBZ sind auf Personal angewiesen, das gut im Berufsalltag ankommt und auch bleibt. Auf diese zwei Aspekte kann durch die Dauer der Ausbildung Einfluss genommen werden. Es geht darum, in der Ausbildung, in der innert kürzester Zeit viel Theorie gelernt und Fahren geübt werden muss, ein wenig Luft zu bekommen. Es braucht Kenntnisse des ganzen Schienennetzes mit all seinen Weichen und Gleisen sowie des Störungsmeldemanagements. Auch die motorischen Fähigkeiten muss man trainieren. Bei der Tram-Ausbildung muss man zudem drei verschiedene Tram-Typen kennen. Mit einer Verdopplung der Ausbildungszeit könnten wir daran arbeiten, dass die neuen Chauffeur*innen nicht schon ausgebrannt im Berufsleben ankommen. Durch die Verlängerung könnten sie mehr Routine erlangen und sich in der Verantwortung, die sie tragen, sicher fühlen. Der Antrag betrifft zwei Stellen für die Instruktion sowie einen Stellenanteil beim Fahrpersonal. Das Begeleitpostulat lässt offen, wie die VBZ mit dem Spielraum umgehen. Es kann auch eine Flexibilisierung wie ein Teilzeitangebot bei der Ausbildung sein. Nicht alle können und wollen eine neue Ausbildung im Vollzeitpensum absolvieren. Der Antrag und Prüfauftrag sind kleine Schritte, die dem Personalerhalt dienen und nachhaltig wirken.

Pérparim Avdili (FDP): Es ist immer wieder interessant, was sich der Gemeinderat alles anmasst, besser zu wissen. Daraus resultiert ein Mikromanagement aller anderen Verwaltungsabteilungen. Unsere Rolle ist es, den politischen Rahmen zu schaffen, etwa indem wir Geld sprechen. Es ist nicht unsere Aufgabe, den konkreten Inhalt vorzugeben. Es ist nicht nur anmassend, sondern auch kontraproduktiv, da euch die handwerkliche Erfahrung fehlt. Ihr stülpt dem Betrieb irgendeine akademische Theorie über. Wüsstet ihr es wirklich besser, würdet ihr verstehen, dass man nicht nur Stellen, sondern ein Konzept braucht. Dieses kann man zwar mit einem Postulat einfordern, doch es ist fraglich, ob das gelingt. Für ein sinnvolles Konzept müssen wir verstehen, was aktuell im Betrieb passiert und welche technologischen Fortschritte zu berücksichtigen sind.

Sebastian Vogel (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen: Der Beruf des Trampiloten ist mental und körperlich anstrengend. Unregelmässige Arbeitszeiten, der dichte Fahrplan und ein zunehmendes Fahrgast- und Verkehrsaufkommen erfordern hohe Konzentration, Belastbarkeit und eine gute körperliche Verfassung. Dieser Beruf ist nicht für alle geeignet. Die bestehende Ausbildung ist für die meisten Absolventinnen und Absolventen ausreichend. Entscheidend ist jedoch der Unterschied zwischen Fahrschule und realem Betrieb. Während der Schulung entfällt der Fahrplan- und Fahrgastdruck, weshalb eine generelle Verlängerung dieser geschützten Phase wenig bringt. Für einzelne Lernende kann eine gezielte Verlängerung der praktischen Fahrzeit unter Aufsicht sinnvoll sein. Das sollte aber eine Ausnahme bleiben. Ziel muss es sein, neue Trampilotinnen und -piloten rasch und gut vorbereitet in den Betrieb zu integrieren, um den Dienstbetrieb zu sichern und das Personal zu entlasten. Ein flexibles System, das individuelle Unterschiede berücksichtigt, ohne den Ausbildungsräumen auszudehnen, wäre geeigneter und würde das defizitäre Budget der VBZ nicht zusätzlich belasten. Eine Teilzeitausbildung ist ungeeignet, da Routine und Sicherheit durch kontinuierliche Fahrpraxis entstehen. Häufige Unterbrechungen verlangsamen den Lernprozess und verhindern die Automatisierung der Abläufe.

Weitere Wortmeldungen:

Johann Widmer (SVP): Ich bin der Ansicht, dass die VBZ-Ausbildung nicht schlecht ist. Ich fahre ziemlich häufig Bus und Tram. An und für sich sind die Mitarbeitenden wirklich gut. Warum man die Ausbildung verlängern soll, sehe ich nicht ein. Das würde vielleicht einige abschrecken, die Trampilotin oder Trampilot werden wollen. Eine Verlängerung der Ausbildung hat noch nie etwas bewirkt. Es wäre sinnvoller, die Ausbildung so zu lassen und mit Wiederholungskursen zu arbeiten. Auch eine gute Stimmung im Korps ist wichtig. So hätte man gute, motivierte Leute, die die Trams und Busse souverän durch den dichten Verkehr steuern und denen, die aufs Handy schauen, ausweichen.

Sven Sovernheim (GLP): Ich bin mir gar nicht sicher, ob Johann Widmer (SVP) sich auf die VBZ-Ausbildung bezieht oder dafür plädiert, die Sekundarstufe abzuschaffen, weil die Primarschule ausreiche. Es ist unbestritten, dass viel Druck auf den VBZ und ihren Mitarbeitenden lastet. Das zeigt sich unter anderem durch die vielen Unfälle. Warum diese passieren, wissen wir nicht so genau. Darum unterstützt die GLP das Postulat. Wir sind der Meinung, dass man prüfen sollte, ob eine Verlängerung der Ausbildung den Druck verringert und die Sicherheit erhöht. Den Budgetantrag unterstützen wir nicht, weil es ein Prüfauftrag ist. Ob es wirklich etwas bringt, wissen wir noch nicht. Aber es stimmt nicht, Sebastian Vogel (FDP), dass die VBZ defizitär sind. Dann hätten wir ein Problem. Alles, was die VBZ ausgeben, kommt auch wieder rein, blass vom Kanton.

Dr. Jonas Keller (SP): Bus- und Tramfahren in der Stadt Zürich ist anspruchsvoll. Für die Busfahrer*innen und Trampilot*innen ist es eine sehr grosse Verantwortung. Es ist wichtig, dass das Fahrpersonal so gut wie möglich ausgebildet ist. Darum möchten wir die Ausbildungsdauer verlängern. Das erhöht die Sicherheit im Verkehr.



Benedikt Gerth (Die Mitte): Ich möchte mir nicht anmassen, den VBZ vorzuschreiben, wie sie ihre Ausbildung zu gestalten haben. Ich bin kein Spezialist im Bereich Tram-Ausbildung. Anscheinend sind das einige Kolleginnen und Kollegen von links-grüner Seite. Die VBZ haben Verantwortliche mit Sachkenntnissen, die diese Ausbildung gestalten. Wir aus der Politik können das nicht besser. Ich bezweifle stark, dass sich das Stresslevel im Verkehr für Chauffeur*innen ändert, wenn die Ausbildung einige Monate länger dauert. Der Antrag und das Postulat sind nicht sehr sachlich. Wir lehnen beides ab.

Dominik Waser (Grüne): Normalerweise wird das duale Bildungssystem gelobt und auf den Wert einer Ausbildung gepocht. Wieso soll das hier nicht gelten? Wir Grünen sind der Meinung, dass wir das Anliegen prüfen sollten. Wir unterstützen das Postulat und den Antrag. Ich denke, die momentane Situation ist für die Beteiligten schwierig. Es gibt verschiedene Gründe dafür. Der Druck könnte mit diesem Antrag und Postulat vielleicht reduziert werden. Natürlich braucht es auch andere Massnahmen, aber wir können zumindest etwas Abhilfe schaffen. Für mich ist klar, dass weniger Stress in der Ausbildung und mehr Zeit, sich einer Sache hinzugeben, eine Wirkung auf das spätere Arbeitsleben hat. Das Manövriren von stressigen Situationen im Verkehr kann so geübt werden.

Dafi Muharemi (SP): Ich bin seit 18 Jahren in der Branche tätig und habe seit 5 Jahren direkt mit dieser Sache zu tun. Ich finde es erstaunlich, dass die FDP und die SVP es so darstellen, als brauche es keine Verlängerung der Ausbildungszeit. Wir haben alle mitbekommen, dass die Anzahl Eigenkollisionen und Unfälle in den letzten Jahren gestiegen ist. Die Ausbildung für den Trolleybus dauert zehn Tage. Die Buschauffeur*innen müssen einen 24,7 Meter langen Bus durch die Straßen von Zürich fahren, Fahrgäste kutschieren, den eng getakteten Fahrplan einhalten und die Linien kennen. Das ist ein enormer Druck für sie. In den letzten 5 Jahren höre ich am meisten, dass die Ausbildung viel zu kurz sei, um alles zu lernen, was dazugehört. Darum finde ich diesen Antrag richtig. Hinzu kommt, dass viele der Leute in der Ausbildung nicht aus der Stadt Zürich sind, die meisten kommen aus dem Ausland. Sie kennen die Stadt nicht und müssen innerhalb von 13 Tagen einwandfrei Bescheid wissen. Das reicht nicht. Mit dem Antrag und Postulat wollen wir sie entlasten, damit sie sicher unterwegs sein können.

Samuel Balsiger (SVP): Ich habe schon mehrmals mit einem VBZ-Tramchauffeur gesprochen. Er hat mir erzählt, dass die Situation in der Belegschaft tatsächlich sehr unangenehm ist. Es gibt sehr viele Krankheitsmeldungen, Ausfälle und Burn-outs. Laut ihm ist intern klar, was der Hauptgrund für diesen Zustand ist: die vielen unangemeldeten Demonstrationen. Es ist eine grosse psychische Belastung, wenn im Samstagsverkehr so viele Leute auf den Gleisen sind. Es verursacht auch viele Probleme, ständig hören zu müssen, dass wieder jemand angefahren oder ein Passant überfahren wurde. Für die Belegschaft ist es sehr belastend. Was Sie hier fordern, ist einfach seltsam. Wie kommen Sie darauf, man müsse die Ausbildungszeit um 50 Prozent verlängern? Können Sie das sachlich begründen? Seit 131 Jahren sind die elektrischen Trams der VBZ unterwegs. Niemand von ausserhalb muss den VBZ erklären, wie die Ausbildung gestaltet werden muss. Nach so vielen Jahren im Geschäft wissen die VBZ es besser als Sie.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

STR Michael Baumer: Es gibt zwei Anträge: das Postulat, das der Stadtrat entgegennimmt, und den Budgetantrag. Der Budgetantrag ist der falsche Weg. Ohne Konzept die Ausbildungszeit zu verlängern, ist sinnlos. Daher können wir mit den Mitteln im Budget auch nichts anfangen. Die Ausbildungsdauer ist im Schweizer Vergleich eher lang. Neulenker sind statistisch nicht auffällig. Sie verursachen nicht viel mehr Unfälle als erfahrene Trampiloten. Auch die interne Evaluation zeigte kein Anzeichen, dass die Ausbildung Probleme hätte. Von den Personalverbänden haben uns keine Forderungen nach Änderungen an der Ausbildung erreicht. Natürlich würden wir uns nicht weigern, solche Forderungen zu prüfen. Wir wollen wissen, ob wir es richtig machen. Wir sind sowieso daran, bis Ende des Jahres 2026 das Ausbildungskonzept für Tram- und Busfahrerinnen und -fahrer zu überarbeiten, modernisieren und neu zu organisieren. Dann wird auch der neue Fahrsimulator für die Ausbildung zur Verfügung stehen, was sicher eine Auswirkung auf die Gestaltung und Dauer der Ausbildung haben wird. Bereits heute ist es möglich, individuell mehr Ausbildungszeit zu bekommen, indem man den Einstieg ins Arbeitsleben nach hinten verschiebt. Dafür müssen die Chauffeur*innen nur auf die VBZ zugehen. Die VBZ haben das grösste Interesse daran, dass die Angestellten länger im Job bleiben. Wir nehmen das Postulat entgegen, der Budgetantrag wird aber wirkungslos bleiben. Da wir kein Konzept für eine Umsetzung haben, wird der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) die Kosten nicht übernehmen, wofür er aber zuständig wäre.

S. 384	45 4540 3010 00 000	DEPARTEMENT DER INDUSTRIELLEN BETRIEBE Verkehrsbetriebe Löhne des Verwaltungs- und Betriebspersonals	Verbesserung	Verschlechterung	Betrag	Stimmen
077.	Antrag Stadtrat				271 516 000	Minderheit
						Präsidium Sven Sobernheim (GLP) Referat, Vizepräsidium Martin Bürki (FDP), Pérparim Avdili (FDP), Markus Haselbach (Die Mitte), Johann Widmer (SVP)
Begründung: Verlängerung der Ausbildungszeit um die Hälfte. Der Zeitdruck wird verringert. Damit soll die Ausbildung qualitativ verbessert werden. Zur Umsetzung sind dafür 4 Stellen notwendig (2,2 Stellen beim Personalbestand Ausbildungszentrum und 1,8 Stellen für zusätzliches Fahrpersonal).						Tanja Maag (AL) Referat, Dr. Florian Blättler (SP), Lara Can (SP), Leah Heuri (SP), Felix Moser (Grüne), Florian Utz (SP)

Abstimmung gemäss Art. 62 Abs. 1 lit. a Gemeindeordnung (Ausgabenbremse) für den Antrag der Mehrheit:

Der Rat stimmt dem Antrag der Mehrheit mit 64 gegen 60 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) zu. Somit ist das Quorum von 63 Stimmen für die Ausgabenbremse erreicht.

5568. 2025/573

**Postulat von Tanja Maag (AL) und Dr. Jonas Keller (SP) vom 03.12.2025:
Verlängerung der Ausbildungszeit für das Fahrpersonal von Tram und Bus**

Gemäss schriftlicher Mitteilung ist der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats bereit, das Postulat zur Prüfung entgegenzunehmen.

Wortmeldungen siehe GR Nr. 2025/391, Beschluss-Nr. 5539/2025, Antrag Nr. 077.

Tanja Maag (AL) begründet das Postulat (vergleiche Beschluss-Nr. 5503/2025).

Sebastian Vogel (FDP) stellt namens der FDP-Fraktion den Ablehnungsantrag und begründet diesen.

Namens des Stadtrats nimmt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe Stellung.

Das Postulat wird mit 79 gegen 44 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) dem Stadtrat zur Prüfung überwiesen.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat