



Der Stadtrat an den Gemeinderat

11. September 2024

GR Nr. 2024/92

Motion von Markus Knauss und Dr. Roland Hohmann betreffend Beschaffung von drei Nachtzugkompositionen und Weitergabe an einen Betreiber von Nachtzugverbindungen zu sehr günstigen Konditionen, Ablehnung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 6. März 2024 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Markus Knauss und Dr. Roland Hohmann (beide Grüne) folgende Motion, GR Nr. 2024/92, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, mit der die Stadt Zürich drei Nachtzugskompositionen beschafft und diese zu sehr günstigen Konditionen und in Abstimmung mit den SBB einem Betreiber von Nachtzugverbindungen (z. B. ÖBB. Nightjet) zur Verfügung stellt. Die Beschaffung soll in enger Absprache mit dem zukünftigen Betreiber erfolgen. Mit den Kompositionen soll das Nachtzugsangebot von und nach Zürich ausgebaut werden.

Begründung:

Die Stadt Zürich hat sich im Klimaschutz sehr ehrgeizige Ziele gesetzt. Während aber beim landgestützten Verkehr sehr intensive Debatten stattfinden, gibt es diese Diskussionen beim Flugverkehr nicht. Zwar befinden sich 5 % der Aktien der Flughafen Zürich AG im Besitz der Stadt Zürich, die Stadt Zürich ist damit die zweitwichtigste Aktionärin. Trotz der Selbstverpflichtung der Stadt in der Eigentümerstrategie, sich beim Flughafen dafür einzusetzen, dass Klima-, Umwelt- und Sozialziele umgesetzt werden, die sich an denjenigen der Stadt Zürich orientieren, findet das real nicht statt.

Das ist insofern erstaunlich, als der Flugverkehr in der Schweiz, mit dem Flughafen Zürich als wichtigster Infrastruktur; rund 11 % der CO₂-Emissionen verursacht. Noch viel klimaschädlicher ist die Wirkung der Nicht-CO₂-Emissionen. Der WWF beziffert den Anteil des Luftverkehrs an der gesamten Klimawirkung der Schweiz für das Jahr 2019 mit 28 %.

Die wichtigste Massnahme die schädlichen Klimawirkungen aus dem Flugverkehr zu reduzieren, wäre nicht zu fliegen. Gerade im mittleren Distanzbereich bieten sich dafür innerhalb Europas Nachtzüge an. Nachdem die Nachtzüge, in der Vergangenheit stark reduziert worden sind, erleben sie aktuell eine Renaissance. Das neue CO₂-Gesetz, das die eidgenössischen Räte in der Frühlingssession verabschiedet haben, sieht vor, den grenzüberschreitenden Zugverkehr mit einem jährlichen Betriebskostenzuschuss von 30 Millionen Franken zu unterstützen.

In der Antwort auf die Interpellation GR-Nr. 2023/229 verspricht der Stadtrat, sich dafür einzusetzen, «die internationale Erreichbarkeit der Stadt für Business-, Tourismus- und Freizeitverkehr (Incoming und Outgoing) mit terranen, klimafreundlichen Transport- und Reisesystemen (z.B. internationale Zugverbindungen) deutlich zu verbessern». Mit dem Kauf von drei Nachtzugkompositionen könnte die Stadt Zürich diese Absicht in die Tat umsetzen und ergänzend zum Bund eine eigenständige Rolle bei der Förderung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs einnehmen. Der Betreiber, dem die Zugkompositionen zur Verfügung gestellt werden sollen, soll sich verpflichten, zusätzliche Destinationen von und nach Zürich zu günstigen Preisen anzubieten.

Die Anschaffungskosten werden auf rund 60 Millionen Franken geschätzt. Das entspricht ungefähr den Einnahmen der Stadt Zürich von 2012 bis 2022 aus Dividenden und Zusatzdividenden der Flughafen Zürich AG (67 Millionen Franken). Mit der vorliegenden Motion wird Geld aus dem klimaschädlichen Flugverkehr in den umweltgerechten Bahnverkehr umgelenkt und die Stadt Zürich eine Vorreiterrolle beim internationalen Bahnverkehr einnehmen.

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



2/4

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 nachstehenden Gründen ab, die Motion entgegenzunehmen:

Die Motion trifft ein aktuelles Anliegen. Der Ausbau des Nachtzugnetzes wird auf Bundesebene behandelt und künftig durch Finanzhilfen gemäss revidiertem CO₂-Gesetz gefördert. Die SBB und weitere europäische Bahnunternehmen bauen ihre Nachtzugnetze aus. Zürich ist bereits heute ein grosser Hub für Nachtzugverbindungen in Europa. Es besteht keine gesetzliche Grundlage für die Förderung des internationalen Nachtzugverkehrs durch die Stadt Zürich.

Bundesbeiträge zur Förderung von Nachtzügen mit revidiertem CO₂-Gesetz

Das Bundesparlament hat im März 2024 die Revision des CO₂-Gesetzes beschlossen. Mit dem revidierten CO₂-Gesetz soll der Treibhausgas-Ausstoss der Schweiz bis 2030 gegenüber dem Wert von 1990 halbiert werden. Beim Verkehr soll der Ausstoss bis 2030 um 25 Prozent sinken. Die Verminderung soll zu zwei Dritteln mit Massnahmen im Inland erfolgen.¹ Ab Inkrafttreten am 1. Januar 2025 kann der Bund Massnahmen der Kantone, Gemeinden und Unternehmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels finanziell unterstützen. Unter anderem sind explizit Massnahmen zur Förderung des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs auf der Schiene, insbesondere für Nachtzüge, vorgesehen (revidierter Art. 37a Abs. 1 lit. a Bundesgesetz über die Reduktion der CO₂-Emissionen [CO₂-Gesetz, SR 641.71]).

Entsprechend können den Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) für die Bereitstellung neuer Angebote von internationalen Zugverbindungen, insbesondere für Nachtzüge, Finanzhilfen gewährt werden. Weil verbesserte internationale Zugverbindungen eine Alternative zu Kurzstreckenflügen darstellen, werden die Förderbeiträge mittels einer Zweckbindung von Erlösen aus der Versteigerung von Emissionsrechten für Luftfahrzeuge finanziert. Wie bereits von den Motionären erwähnt, beträgt dieser jährliche Beitrag bis ins Jahr 2030 maximal 30 Millionen Franken (revidierter Art. 37a Abs. 2 CO₂-Gesetz). Momentan fliessen diese Versteigerungserlöse in den allgemeinen Bundeshaushalt.

Dabei sind die Finanzhilfen des Bundes im Hinblick auf Ziele und Zweck des CO₂-Gesetzes möglichst effizient einzusetzen. Bei internationalen Verkehrslinien ist daher bei der Umsetzung deren Potenzial zur Verminderung von Treibhausgasemissionen zu berücksichtigen. Die Förderkriterien sehen vor, dass die internationalen Zugverbindungen möglichst effizient ausgelastet werden müssen (revidierter Art. 37a CO₂-Gesetz). Die Gesuche werden demnach aufgrund ihres Potenzials, CO₂ einzusparen, priorisiert.

Nachtzugsverbindungen stehen bei der Förderung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs auf der Schiene im Fokus. Entsprechend ist der grenzüberschreitende Regional- und

¹ [Bundesblatt \(BBl\) 2022 2651, Botschaft zur Revision des CO₂-Gesetzes](#)



3/4

Ortsverkehr, welcher bereits über andere Gefässe stark gefördert wird, explizit ausgeschlossen. Mit der Förderung des internationalen Schienenpersonenverkehrs können günstigere Nachtzugverbindungen angeboten und attraktive Alternativen zu Kurzstreckenflügen bereitgestellt werden.²

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass mit dem revidierten CO₂-Gesetz bereits auf Bundesebene die Voraussetzungen für einen Ausbau der direkten Nachtzugverbindungen aus der Schweiz per 1. Januar 2025 geschaffen werden.

Aufgaben der Stadt Zürich

Das Verwaltungshandeln der Stadt Zürich muss stets auf einer gesetzlichen Grundlage basieren, um die Rechtsstaatlichkeit zu gewährleisten. Die öffentliche Aufgabe der Stadt beschränkt sich im Transportbereich auf den öffentlichen Personentransport einschliesslich der Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund. Konkret sind die VBZ für den reibungslosen Betrieb und die Bereitstellung von ÖV in der Stadt Zürich verantwortlich. Sie sind weiter verpflichtet, durch Innovationen und Kooperationen Nebenerträge zu generieren (Ziff. 9.2.4 Reglement über Organisation, Befugnisse und Aufgaben der Stadtverwaltung [ROAB, AS 172.101]).

Die Kantonsverfassung (KV, LS 101) statuiert in Art. 104 Abs. 3, dass Kanton und Gemeinden den öffentlichen Personenverkehr im ganzen Kantonsgebiet fördern. Eine Förderung nationaler ÖV-Angebote ist nicht vorgesehen. Obschon die Aufzählung der öffentlichen Aufgaben in der Kantonsverfassung nicht abschliessend ist, können Kanton und Gemeinden weitere Aufgaben nur übernehmen, sofern sie diese wirkungsvoll, wirtschaftlich und nachhaltig erbringen können und deren Finanzierbarkeit geregelt ist (Art. 95 KV).

Der Kauf und das Betreibenlassen von Rollmaterial für den öffentlichen Verkehr auf nationaler und internationaler Ebene ist keine Aufgabe der Stadt oder ihrer Verkehrsbetriebe.

Die drei zusätzlichen Nachtzüge würden zwar weitere Kapazitäten schaffen, allerdings ist fraglich, ob eine solche Investition genügend wirkungsvoll und nachhaltig ist, um als öffentliche Aufgabe i. S. v. Art. 95 KV gelten zu können. Ein moderner Nachtzug hat eine Kapazität von rund 240 Plätzen. Dies entspricht einem Mittelstreckenflugzeug oder etwas mehr als drei vollen Reisedecks. Auch wenn jeder Kapazitätsausbau unabhängig von seiner Grösse zu begrüssen ist, muss bezweifelt werden, dass ein Effekt in Bezug auf die Verlagerung von europäischen Städtereisen vom Flugzeug auf die Bahn wahrnehmbar wäre.

Zudem müsste die Stadt die Kostenunterdeckung finanzieren, da die Nachtzüge dem Betreiber nicht kostendeckend abgegeben würden. Dabei würde es sich um eine Subvention handeln. Der entsprechende Subventionsbetrag unterläge dem Finanzreferendum durch die Stimmberechtigten. Zudem müssten andere Betreibende gleichbehandelt werden, auch ihnen würde demnach eine Subvention zustehen.

² BBI 2022 2651, Botschaft zur Revision des CO₂-Gesetzes und Schweizer Parlament Postulat Nr. 19.3643: Steigerung der Attraktivität und Entwicklung von Nachtzug-Angeboten



4/4

Würde die Stadt Zürich die beschafften Kompositionen einem geeigneten Betreiber ganz oder teilweise übereignen, handelte es sich um eine Schenkung. Für Schenkungen im Wert von mehr als einer Million Franken sind ebenfalls die Stimmberechtigten zuständig (Art. 35 Abs. 1 Gemeindeordnung der Stadt Zürich [GO, AS 101.100]).

Für die Anschaffungskosten schlagen die Motionäre der Stadt vor, die Gelder aus den Dividenden der Flughafen Zürich AG zu verwenden. Diese fielen und fallen in die allgemeine Stadtkasse. Sollen sie für einen bestimmten Zweck eingesetzt werden, müssen sie auf ordentlichem Weg durch die zuständige Instanz der Stadt Zürich bewilligt werden. Gemäss Art. 35 Abs. 1 GO sind die Stimmberechtigten für neue einmalige Ausgaben über 20 Millionen Franken zuständig. Demnach wäre für die Bewilligung der Anschaffungskosten im von den Motionären geschätzten Preisrahmen von 60 Millionen Franken eine Volksabstimmung notwendig.

Bestehendes Angebot

Das bestehende Angebot an Nachtzügen von Zürich wird zurzeit durch die SBB erbracht. Vom Zürcher Hauptbahnhof sind bereits viele europäische Städte wie Hamburg, Amsterdam, Frankfurt, Berlin, Leipzig, Dresden, Wien, Budapest und Zagreb per Nachtzug erreichbar. Die SBB arbeiten dafür mit den ÖBB (Nightjet) und weiteren Partnern (EuroNight-Züge) zusammen.

Zürich ist bereits heute ein wichtiger Hub im europäischen Nachtzugnetz.

Die SBB haben das Ziel, ihr Nachtnetzangebot gemeinsam mit ihren Partnern schrittweise zu erweitern.

Kein Handlungsbedarf aus Sicht Stadtrat

Bereits heute existiert ein breites Angebot an Nachtzügen durch mehrere Anbieter. Für den weiteren Ausbau hat der Bund im Rahmen des revidierten CO₂-Gesetzes Möglichkeiten zur Förderung von direkten Nachtzugverbindungen aus der Schweiz geschaffen. Mit den neuen Förderungsmöglichkeiten besteht kein Anreiz für die Stadt, im selben Bereich tätig zu werden. Es gehört auch nicht zu ihrem Aufgabenbereich als Stadt.

Zudem würde die Stadt mit der Subvention eines Anbieters von Nachtzügen den Wettbewerb gegenüber anderen Betreibern verzerren.

Aus den dargelegten Gründen lehnt der Stadtrat die Motion ab.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter