



## Auszug aus dem substantziellen Protokoll 114. Ratssitzung vom 6. November 2024

3891. 2024/92

**Motion von Markus Knauss (Grüne) und Dr. Roland Hohmann (Grüne) vom 06.03.2024:**

**Beschaffung von drei Nachtzugkompositionen und Weitergabe an einen Betreiber von Nachtzugverbindungen zu sehr günstigen Konditionen**

Ausstand: Benedikt Gerth (Die Mitte)

Gemäss schriftlicher Mitteilung lehnt der Vorsteher des Departements der Industriellen Betriebe namens des Stadtrats die Entgegennahme der Motion ab.

***Markus Knauss (Grüne)** begründet die Motion (vergleiche Beschluss-Nr. 2924/2024): Die Nachtzüge haben ein Problem. Während langer Zeit wurde das Nachtzugsystem konsequent abgebaut, das Rollmaterial nicht mehr erneuert und Linien wurden stillgelegt. Nachdem ein System derart systematisch kaputtgemacht wurde, braucht es einige Zeit, bis es wieder auf die Beine kommt. Als die Sachkommission Sicherheitsdepartement/Verkehr (SK SID/V) nach Amsterdam reiste, konnten wir uns überzeugen, dass nur noch sehr alte Schrott-Wagen zur Verfügung stehen. Ohne Vorankündigung musste ein Wagen ersetzt werden. Dass Nachtzüge das Potenzial haben, massiv CO<sub>2</sub> einzusparen, habe ich nachgerechnet: Die Reise nach Amsterdam und zurück hätte bei einem vollen Zug 32 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Das ist substantziell und man kann sich überlegen, das zu fördern. Es geht immer um die Konkurrenzsituation zwischen dem Fliegen und Zugfahren. STP Corine Mauch sagte, dass die Stadt ihren Einfluss als Aktionärin nutzen will, um die Bevölkerung bestmöglich vor Fluglärm zu schützen. Der beste Schutz vor Fluglärm wäre es, wenn die Flieger nicht mehr fliegen. Das ist der Sinn und Geist dieser Motion. Wir versuchen, Flüge durch Züge zu ersetzen. Wir knüpfen beim Stadtrat an. Mit viel Freude haben wir in der Interpellationsantwort GR Nr. 2023/229 gelesen, dass der Stadtrat «die internationale Erreichbarkeit der Stadt für Business-, Tourismus- und Freizeitverkehr (Incoming und Outgoing) mit terranen, klimafreundlichen Transport- und Reisesystemen (z. B. internationale Zugverbindungen) deutlich» verbessern will. Man kann also annehmen, dass der Stadtrat aktiv wird, innovativ ist und kühne Pläne macht. Ich stelle aber fest, dass es lediglich Marketingsprüche sind. In seiner Antwort zählt der Stadtrat viele Gründe auf, warum er zwar immer klimafreundlich unterwegs sein will, in diesem speziellen Fall aber nicht. Als erstes bemüht er den Bund. In der Botschaft zur Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes wird eine Subventionierung der Nachtzüge in Aussicht gestellt. Dazu gibt es einen Parlamentsbeschluss. Der Stadtrat*



2 / 7

*schliesst daraus, dass kein Anreiz besteht, im selben Bereich tätig zu werden. Die Stadtratsantwort wurde am 11. September 2024 verabschiedet. Am 24. September entschied Bundesrat Albert Rösti, diese Subventionen zu streichen. Das konnte der Stadtrat nicht wissen, aber jetzt hat er vielleicht wieder einen Anreiz, in diesem Bereich tätig zu werden. Aufgezählt wird weiter, dass gemäss der Kantonsverfassung die Förderung von nationalen ÖV-Angeboten durch die Stadt nicht vorgesehen sei. Ausgeschlossen ist sie aber auch nicht. Ich muss die Frage stellen, die wir heute bereits diskutiert haben: Ihr wollt euch im nationalen oder internationalen Bahnverkehr nicht engagieren, um eine bessere ökologische Erreichbarkeit der Stadt zu garantieren. Aber ihr habt kein Problem damit, ein internationales Flugverkehrsdrehkreuz zu fördern? STP Corine Mauch sagte sehr liebevoll, wie wichtig es sei, was in der Kantonsverfassung nicht steht: Sie will nicht darauf verzichten, ein internationales Flugverkehrsdrehkreuz zu betreiben. In der Motionsantwort wird darauf verwiesen, dass der Betrieb des öffentlichen Verkehrs wirtschaftlich und effizient betrieben werden muss. Ich erinnere Sie daran, dass wir im Jahr 2018 diskutierten, ob wir die Flughafenaktien verkaufen wollen, denn es ist keine Kernaufgabe der Stadt, ein Flugverkehrsdrehkreuz zu betreiben. Die Mehrheit sah das anders, das muss man akzeptieren. Hätte man aber Ende 2018 gefragt, ob man das Flugverkehrsdrehkreuz effizient und wirtschaftlich betreibt, dann wäre die Antwort sicher nein gewesen. Denn in der Rechnung 2018 haben wir einen Verlust von 92,7 Millionen Franken beim Eigenkapital geschrieben. In den Jahren 2019–2021 konnte der Flughafen keine Dividenden auszahlen. Es stellt sich die Frage, ob die Stadt tatsächlich in ein finanzielles Hochrisiko-Projekt investieren muss. Der Stadtrat sagt in seiner Antwort auf die Motion nicht, dass es nicht möglich sei. Ich nehme zur Kenntnis, dass der Stadtrat es nicht will. Das befremdet mich. Der Stadtrat hat offensichtlich keine Mühe, schmutziges Geld aus dem Flugverkehr entgegenzunehmen – so wie Sie alle hier offenbar auch nicht. Sie wollen auch nicht kompensatorisch ökologische Verkehrsarten fördern, was ich nicht verstehe. Der Flugverkehr in der Schweiz – mit dem Flughafen Zürich als wesentlichste Verkehrsinfrastruktur – verursacht elf Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz. Bei den Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen bezifferte der WWF den Anteil des Luftverkehrs an der Klimawirkung in der Schweiz auf 28 Prozent für Jahr 2019. Heute Abend sprechen wir auch über strategische Investitionen. Wir sind Mitbesitzer eines AKW, von AKW-Beteiligungsgesellschaften und von einem internationalen Flugverkehrsdrehkreuz. Bei zukunftsfähigen Investitionen wollen Sie offenbar im Abseits stehen. Das Motto ist mehr Zug statt Flug.*

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

**STR Michael Baumer:** *Ich verstehe, dass ihr den Vorstoss eingereicht habt. Er betrifft ein Anliegen, das wir alle haben: Die gute Erreichbarkeit mit der Eisenbahn. Als «Ferrophiler» bin ich noch so gerne dafür zu haben, dass wir in Zürich eine gute Anbindung an das nationale und internationale Netz haben. Der Bahnhof Zürich ist einer der grössten und wichtigsten Bahnhöfe in Europa mit vielen Verbindungen in alle Richtungen. Das gilt auch für den Bereich der Nachtzüge, für die Zürich bereits ein grosser Hub ist. Der Bund*



hat einen Förderbeitrag im Rahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vorgesehen, mit dem der internationale Schienenverkehr gefördert werden soll. Die Voraussetzungen dafür sind geschaffen. Der Bundesrat will diese Beiträge wegen der Vernehmlassung «Sparmassnahmen des Bundes» nicht ausbezahlen. Ich finde es erstaunlich, wie wir hier immer wieder diskutieren, welche Aufgaben uns von anderen Staatsebenen aufgebürdet werden: Wenn der Bund eine Sparmassnahme beschliesst, soll die Stadt Zürich bereit sein, die Aufgaben des Bundes zu finanzieren. Der Stadtrat ist nicht nur wegen der Finanzierung des Bundes gegen die Motion. Es ist nicht Aufgabe der Stadt, einen Rollmaterialverleih zu betreiben – auch nicht der Verkehrsbetriebe (VBZ). Wir haben diverse Fragestellungen und Aufgaben aus der Kantonsverfassung. Eine grosse Aufgabe beim Öffentlichen Verkehr (ÖV) ist die Bereitstellung und Förderung. Beim Personennahverkehr muss das gemäss der Kantonsverfassung der Kanton gemeinsam mit der Gemeinde machen. Die VBZ betreiben das im Auftrag des Zürcher Verkehrsverbands (ZVV) auf dem Gemeindegebiet der Stadt. Das ist die Aufgabe der Stadt. Man kann über das von der Kantonsverfassung Vorgesehene hinausgehen und weitere Aufgaben übernehmen. Das ist der Fall, wenn sie wirkungsvoll, wirtschaftlich und nachhaltig erbracht werden können und die Finanzierbarkeit geregelt ist. Leider ist keines dieser Elemente gegeben. Die Frage ist, was die Wirkung des Vorhabens wäre. Eine Komposition hat 240 Plätze, was einem Mittelstreckenflugzeug entspricht. Wenn man das Gefühl hat, damit den Flughafen überflüssig zu machen, dann muss man nochmals über die Mengenverhältnisse reden. Es darf nicht sein, dass wir subventionieren. Die Züge können offenbar nicht wirtschaftlich betrieben werden, sonst bräuchte es keine vergünstigten Nachtzugkompositionen. Ich kann mir kaum vorstellen, dass die Stadt drei Kompositionen kauft und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zur Verfügung stellt. Das ist nicht nachvollziehbar. Das Problem ist nicht nur die Investition in die Nachtzugkompositionen als solches, sondern dass der Betrieb wirtschaftlich sein muss. Zurück zur Wirkung: Wie viel bringt das? Es entspricht einem Mittelstreckenflugzeug in der Nacht. Viel mehr bringt es, wenn der ÖV in Zürich so attraktiv ist, dass die Leute freiwillig aufs Auto verzichten. Die 60 Millionen Franken investiere ich viel lieber in den ÖV in der Stadt, was der Bevölkerung vor Ort viel mehr bringt. Die Idee, dass die Dividenden des Flughafens direkt verwendet werden, ist finanzrechtlich natürlich nicht möglich, was ihr wisst und trotzdem festgehalten habt. Es bräuchte also eine Volksabstimmung, wenn diese Nachtzüge gekauft würden. Du hast davon gesprochen, dass wir an ganz vielen Sachen beteiligt sind. Aber die Beteiligung an einer Gesellschaft, die Einfluss hat, ist nicht das gleiche, wie wenn man Infrastruktur hat und anderen zur Verfügung stellt. Wir werden keine Aktienanteile an den ÖBB oder SBB haben und auch keinen Einfluss darauf haben, was mit den Kompositionen geschehen wird. Es ist eine amüsante Idee, aber es sind keine effizient eingesetzten städtischen Mittel. Es ist nicht die Aufgabe der Stadt, ein Nachtzugnetz zu betreiben, dafür gibt es die nationalen Bahngesellschaften in den Nachbarländern und in der Schweiz. Netto-Null werden wir nicht im Schlafwagen erreichen. Unsere Anstrengungen müssen wir dort bündeln, wo es am meisten bringt.



Weitere Wortmeldungen:

**Johann Widmer (SVP):** Das ist der typische Grössenwahn der grünen Politiker. Ihr kennt keine Grenzen. Ich sehe schon die Schlagzeilen von morgen: «Zürich als internationale Bahngesellschaft». Das ist lustig, aber nicht zielführend. Wenn wir solche Nachtzüge fordern und den SBB und ÖBB günstig vermieten, dann ist das zwar ein sozialistisches Anliegen, bringt der Stadt aber nichts. Wir geben bereits genug Geld für alles Mögliche aus. Sich als Bahnbetreiber aufzuspielen, finde ich grössenwahnsinnig. Eine gleich gute Idee wäre es, der Stadt zu empfehlen, die Swissair auferstehen zu lassen und fünf Flieger zu kaufen. Oder ich schenke Markus Knauss (Grüne) ein Nachtvelo.

**Christian Häberli (AL):** Auch wir von der AL sind der Auffassung, dass ein konsequenter Verzicht auf Flugreisen eine der wirksamsten Massnahmen ist, die klimaschädlichen Auswirkungen zu reduzieren. Auch wir stehen dem Mitbesitz der Stadt am internationalen Flughafen in Kloten kritisch gegenüber. Darum sind wir überzeugte Zugfahrende und für längere Distanzen auch Nachtzugfahrende. Wir freuen uns, dass mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz Bundesbeiträge zur Förderung der Nachtzüge möglich sind, auch wenn sie im Moment gefährdet sind. Damit sind die Rahmenbedingungen geschaffen, dass jede Staatsebene den ÖV stufengerecht fördern kann. Für den Bund sind es die internationalen Fernverbindungen und für die Stadt der öffentliche Nahverkehr. Wir folgen darum ausnahmsweise der Argumentation des Stadtrats und lehnen die Motion ab.

**Carla Reinhard (GLP):** Die GLP will keine Zürcher Staatszüge für 60 Millionen Franken. Die Beschaffung von Nachtzügen ist keine Aufgabe der Stadt. Sie ist auch keine Aufgabe des Bundes. Aber die Förderung des nationalen und internationalen Öffentlichen Verkehrs ist dort angesiedelt. Gerne hätte auch ich auf die geplanten Subventionierungen des revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetzes hingewiesen, die ab dem Jahr 2025 fliessen sollten. Durch den demokratisch fragwürdigen Plan des Bundesrats, die beschlossenen Subventionen wieder aufzuheben und die Fördergelder von bis zu 30 Millionen Franken pro Jahr nicht auszuzahlen, kann ich das leider nicht. Auch wenn das bedauerlich ist und die Subventionierungen gefährdet sind, bringt uns das nicht zu einem Ja zur Motion. Einerseits laufen nationale Bestrebungen, sich gegen den Bundesratsentscheid zu wehren und die Förderung in den Jahren 2025 und 2026 laufen zu lassen. Andererseits sprechen weitere Punkte gegen die Züge, wie der Stadtrat in seiner Antwort ausführte. Dazu gehört die Wettbewerbsverzerrung, wenn ein Betreiber sehr günstig an Rollmaterial kommt und andere nicht. Zwei Dinge gehen heute Abend bei den Grünen nicht auf. Zuerst regten sie den Verkauf der Flughafenaktien an, nun sollen die Dividenden genutzt werden. Das könnte man noch verstehen, weil ein Verkauf keine Mehrheit findet. Aber die Aussage, dass der internationale Flugverkehr nicht zur kommunalen Verkehrsinfrastruktur gehöre und darum nicht Aufgabe der Stadt sei, widerspricht der Aussage, dass das beim internationalen Zugverkehr der Fall sei.



**Matthias Renggli (SP):** Der SP unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung der Motion. Schliesslich sind viele von uns weit gereiste Zugfans. Der Bund sollte eigentlich bei diesem Thema federführend sein, hat aber leider seine Ziele aus den Augen verloren. Wie aber die Antwort des Stadtrats zeigt, würde der Kauf von Nachtzugkompositionen durch die Stadt zu verschiedenen tatsächlichen und rechtlichen Hürden führen. Darum unterstützen wir das Anliegen nur als Postulat. Wir bedauern, dass die Motionäre eine Umwandlung ablehnen, denn wir hätten dem Stadtrat und den VBZ gerne die Aufgabe mitgegeben, die Nachtzüge von und nach Zürich proaktiv zu fördern. Wir bieten Hand, das Thema Nachtzug zu fördern und mit einem umsetzbaren Vorstoss neu aufzunehmen.

**Sandra Gallizzi (EVP):** Wir sind der Meinung, dass die Beschaffung von Nachtzugkompositionen keine städtische Aufgabe ist; wenn überhaupt, ist es eine Aufgabe des Bundes. Das Problem ist nicht das Fehlen von Rollmaterial, sondern die hohen Kosten, da die Züge nur einmal pro Tag genutzt werden können, sowie die fehlende Kostendeckung. Das Halten von Flughafen-Aktien ist rentabel und finanziert regelmässig auch links-grüne Wünsche. Eine Investition in Nachtzüge hingegen ist hoch spekulativ. Es gibt eine Finanzierungsmöglichkeit von Zügen durch die Firma EUROFIMA mit Sitz in Basel – wären Nachtzüge erfolgreich, würden sie finanziert.

**Dr. Roland Hohmann (Grüne):** Nachtzüge sind mit vielen Vorteilen verbunden. Sie nutzen das Schienennetz in der Nacht, wenn es wenig frequentiert ist. Wenn man in der Nacht reist und schläft, kann man weit entfernte Destinationen erreichen. Zugreisen von über zwölf Stunden und mehr sind gut möglich. Mittlerweile gibt es Überlegungen, dafür das Schnellzugnetz zu nutzen und den Radius der Nachtzüge auszudehnen. Sehr wichtig scheint mir, dass Nachtzüge gegenüber anderen Verkehrsträgern den Vorteil haben, dass sie mit sehr geringen Emissionen verbunden sind. Die Flugreise eines Passagiers nach Rom produziert 200 Kilogramm CO<sub>2</sub>, die Reise mit dem Nachtzug 40 Kilogramm CO<sub>2</sub>. Nach Kopenhagen sind es 250 Kilogramm CO<sub>2</sub> mit dem Flugzeug, mit dem Zug sind es 63 Kilogramm CO<sub>2</sub>. Nach Barcelona sind es 240 Kilogramm CO<sub>2</sub> mit dem Flugzeug und 50 Kilogramm CO<sub>2</sub> mit dem Zug. Diese Zahlen stammen von der Stiftung myclimate und der ETH. Mit dem mobitool des Bundesamts für Umwelt (BAFU) gerechnet, kommt man auf weit grössere Einsparungen von über 95 Prozent der Emissionen. Im Jahr 2009 stellten die SBB die direkten Nachtzugverbindungen ab Zürich ein. Mittlerweile betreiben sie zusammen mit ausländischen Anbietern ein paar Verbindungen: nach Wien, Budapest, Graz, Zagreb, Leipzig, Dresden, Prag, Berlin, Hamburg und Amsterdam. Verbindungen in den Süden fehlen. Mittlerweile ist die Nachfrage nach Nachtzugreisen sehr gross. Teilweise muss man Monate im Voraus reservieren und die Reisen wurden sehr teuer. Vor zwei Wochen war ich mit dem Nachtzug in Wien. Die Rückfahrt kostete mich mehr als eine Übernachtung im Vier-Sterne-Hotel oder ein Erste-Klasse-Abteil am Tag. Das CO<sub>2</sub>-Gesetz hatte eine Nachtzugförderung von 30 Millionen Franken pro Jahr vorgesehen. Der Bundesrat stellt das nun mit seinen Sparplänen in Frage. Ich denke, dass das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Im Januar oder Februar 2025 wird es eine Vernehmlassung sowie eine Debatte im Parlament geben, die zeigen werden, ob es ihm mit den Vorschlägen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes ernst war. Unsere



*Motion funktioniert unabhängig von der Förderung des Bundes. Wir fordern nicht Bundesaufgaben, sondern etwas anderes. Wir wollen, dass Nachtzüge gekauft werden und für den Betrieb zur Verfügung gestellt werden. Markus Knauss (Grüne) sprach von schmutzigem Geld. Es ist kein Greenwashing, sondern «Geldwashing»: Wir verwandeln Einnahmen, die mit vielen CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden sind, in Investitionen in einen Verkehrsträger, der wenig CO<sub>2</sub> emittiert. Uns ist bewusst, dass das Neuland ist und es keine gesetzliche Grundlage dafür gibt. Es gibt kein Vorbild und keinen Präzedenzfall. Darum denke ich, dass das ein Thema für Zürich ist. Unsere Stadtverwaltung ist innovativ und in der Lage, eine Pionierleistung ausserhalb der gewohnten Muster zu erbringen.*

**Andreas Egli (FDP):** *STR Michael Baumer zeigte mit diversen Argumenten auf, dass der Vorstoss weder als Motion noch als Postulat, weder ökonomisch noch ökologisch Sinn macht. Dass der Stadtrat das Anliegen auch nicht als Postulat annehmen will, ist ein Zeichen dafür, dass es wahrscheinlich nicht viel mit dem Vorstoss auf sich hat. Mit dem TGV reisten wir mit der Kommission nach Amsterdam. Wir sassen in einem Abteil und ihr habt uns vorgerechnet, welche schönen CO<sub>2</sub>-Einsparungen wir gemacht haben. Diese Rechnung geht aber davon aus, dass der Zug voll ist. Wir lagen alle einzeln in einem Abteil, in dem vier bis sechs Personen Platz hätten. Ich gehe darum davon aus, dass die von Dr. Roland Hohmann (Grüne) genannten Zahlen vier bis sechs Mal höher sein müssten. Fakt ist, dass wir mit dem Flugzeug CO<sub>2</sub>-sparsamer, schneller und deutlich billiger gereist wären. Die Nachtzüge fahren einmal in der Nacht. Danach stehen sie den Tag lang, weil es Nachtzüge sind. Man könnte sich überlegen, sie tagsüber als Liegefläche für Obdachlose oder für sonst etwas zu nutzen. Effizient oder wirtschaftlich ist das nicht. Die Nachfrage sei sehr gross. Trotzdem ist es teuer. Ich frage mich, warum die privaten, halbstaatlichen oder teilweise vollstaatlichen Organisationen und Anbieter auf diese offenbar grosse Nachfrage nicht reagieren. Wenn die Nachfrage so gross ist, müsste das explodieren. Offenbar geschieht das aber nicht, denn es ist deutlich teurer als das Fliegen. Es wäre eine Investition von viel Geld in ein Projekt ohne grossen CO<sub>2</sub>-Nutzen. Das ist nicht Sinn und Zweck der Stadt. Das Geld ist besser in unseren öffentlichen Nahverkehr investiert, in unsere Schienen, Busse und Trams. Das bedeutet einen Vorteil für unsere Bevölkerung und bringt bezüglich CO<sub>2</sub> einen Nutzen mit Resultaten.*

**Dr. Bernhard im Oberdorf (SVP):** *Der Vorstoss hat seinen Zweck bereits erfüllt: das Bashing gegen den Flugverkehr. Ein solches Vorhaben ist nicht sinnvoll. Es wurde argumentiert, dass das Zugangebot ausgeweitet werden müsse. Wenn Sie mit dem Zug weit wegfahren wollen, dann bringt das vielleicht ökologisch etwas. An den Pyrenäen ist dann aber Schluss, danach gibt es eine andere Spurbreite. Ich fuhr auch schon mit dem Nachtzug. In Europa mache ich das nicht wieder, denn gut schlafen kann man nicht. Man kommt am Ziel gerädert an, im eigentlichen und übertragenen Sinn. Tagsüber kann man die Landschaft betrachten. Wenn die Züge sehr lange fahren würden, könnte man darüber sprechen. Ich fuhr während 30 Stunden von Hongkong nach Shanghai. Das war interessant. Es gibt durchaus sinnvolle Möglichkeiten, aber dieser Vorstoss ist unmöglich. Auch bringt es nichts, wenn damit lediglich drei Flüge kompensiert werden. Ich verstehe es, wenn man gegen Flugreisen polemisieren will. Ich ärgere mich auch darüber,*



7 / 7

*wenn eine Airline mit einem Vielfliegerprogramm die Reisenden dazu anstiftet, unnötig viel zu fliegen, um einen entsprechenden Status zu erhalten. Was wir aber hier machen, ist noch widersinniger. Wenn schon müsste man den Nahverkehr unterstützen. Wenn ich mit dem Zug nach Zürich komme, ist morgens um 0.30 Uhr fertig. Ich muss entweder das Taxi nehmen oder zu Fuss gehen. Dort gibt es Verbesserungspotenzial.*

Die Motion wird mit 18 gegen 93 Stimmen (bei 0 Enthaltungen) abgelehnt.

Mitteilung an den Stadtrat

Im Namen des Gemeinderats

Präsidium

Sekretariat