

ANFRAGE von Daniel Rensch (GLP, Zürich), Christa Stünzi (GLP, Horgen) und Sascha Ullmann (GLP, Zollikon)

Betreffend Elektrifizierung des privaten Schiffsverkehrs auf dem Zürichsee – Massnahmen, Konzessionen und Förderinstrumente

Die öffentliche Personenschiffahrt im Verantwortungsbereich des Kantons Zürich wird schrittweise auf CO₂-freie Antriebstechniken umgestellt. Auf dem Greifensee und der Limmat verkehren bereits vollständig elektrifizierte Kursschiffe (MS Heimat, eMS Fluvius, eMS Navalis, eMS Pontus), und auf dem Zürichsee sollen insbesondere die kleineren Schiffe der ZSG bis 2035 dekarbonisiert werden.

Gleichzeitig sind auf dem Zürichsee mehrere Tausend private Motor- und Segelschiffe unterwegs, die einen erheblichen Anteil am Treibhausgas- und Schadstoffausstoss auf dem See haben dürften. Anders als bei der öffentlichen Personenschiffahrt fehlen für den privaten Schiffsverkehr bislang erkennbare kantonale Strategien oder Förderinstrumente zur Ermöglichung der Elektrifizierung der Antriebe.

Aus der Stadt Zürich ist in verschiedenen Kontexten – etwa bei der Diskussion um die Marina Tiefenbrunnen oder die Betriebsführung von Hafenanlagen – wiederholt zu hören, dass Fragen zur Ausgestaltung des privaten Schiffsverkehrs, einschliesslich technischer Vorgaben und allfälliger Anreize zur Elektrifizierung, in Konzessionen und Zuständigkeiten des Kantons geregelt seien.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche rechtlichen Instrumente und Massnahmen dem Kanton zur Verfügung stehen oder in Erwägung gezogen werden, damit auch der private Schiffsverkehr einen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten kann – sei es über Konzessionen, Bewilligungsverfahren, Anreizsysteme oder die Nutzung der Vorbildwirkung der bereits elektrifizierten öffentlichen Flotte.

Dazu folgende Fragen:

1. **Ökologisches Potenzial:** Wie schätzt der Regierungsrat das ökologische und energetische Potenzial einer schrittweisen Elektrifizierung der privaten Motorboote auf dem Zürichsee ein (Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, Lärm, Gewässerschutz), und welche Datengrundlagen liegen ihm dazu vor (z. B. Anzahl immatrikulierte Motorboote, geschätzter Energieverbrauch, Emissionen, Gewässerverschmutzungen)?
2. **Konzessionen und Bewilligungen:** Sieht der Regierungsrat in bestehenden oder künftigen Konzessionen und Bewilligungsverfahren für Hafenanlagen, Stationierungsplätze und gewerbsmässige Personentransporte auf dem Zürichsee bereits heute Vorgaben oder Ziele, um eine Elektrifizierung bzw. Dekarbonisierung des privaten Schiffsverkehrs zu ermöglichen? Wenn ja, welche konkret; wenn nein, weshalb nicht?
3. **Förderinstrumente:** Prüft der Regierungsrat Massnahmen, um die Elektrifizierung des privaten Schiffsverkehrs zu fördern, etwa über
 - Anreiz- oder Förderprogramme bei Ersatzinvestitionen zugunsten elektrischer Antriebe,
 - differenzierte Gebühren- oder Abgabenmodelle (z. B. für Stationierungsplätze oder Bewilligungen) zugunsten emissionsarmer Schiffe, oder
 - Informations- und Beratungsangebote in Zusammenarbeit mit Verbänden und Herstellern?

Falls nein: Welche Hürden sieht der Regierungsrat, solche Massnahmen zu schaffen?

4. Vorbildwirkung und Pilotprojekte: Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, die Vorbildwirkung der elektrifizierten ZSG- und Greifensee-Flotten gezielt zu nutzen, um den Technologiewechsel auch im privaten Schiffsverkehr zu beschleunigen (z. B. über Pilotprojekte mit privaten Betreibern, gemeinsame Ladeinfrastruktur, Anpassungen bei künftigen Hafen- und Landanlagekonzessionen)?

Daniel Rensch
Christa Stünzi
Sascha Ullmann