

#### **4. Personenschifffahrt auf CO<sub>2</sub>-freien Antrieb umrüsten**

Postulat Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen), Daniel Heierli (Grüne, Zürich), Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach) vom 30. Mai 2022

KR-Nr. 176/2022, Entgegennahme, Diskussion

*Ratspräsidentin Esther Guyer:* Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Valentin Landmann hat an der Sitzung vom 28. November 2022 Antrag auf Nichtüberweisung gestellt. Der Rat hat zu entscheiden.

*Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen):* Der Regierungsrat war bereit, das Postulat entgegenzunehmen und einen Umsetzungsplan für die rasche Treibhausgasneutralität der öffentlichen Schifffahrt auf den Zürcher Gewässern vorzulegen. Hintergrund des Postulates ist die Antwort zur Anfrage 295/2019 zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Schifffahrt im Kanton Zürich. Der Regierungsrat erklärte, dass er die Beschaffung von Antrieben ohne oder mit geringem CO<sub>2</sub>-Ausstoss in der öffentlichen Personenschifffahrt und Massnahmen zur Verminderung des Ausstosses in der privaten Schifffahrt unterstützt. Er sei bereit, im Rahmen seiner Klimastrategie Massnahmen im Bereich Schifffahrt zu prüfen.

Im Januar 2022 hat der Regierungsrat die langfristige Klimastrategie vorgelegt. Eine Aussage zur Schifffahrt fehlt aber. Es ist auch klar, die Klimastrategie macht aufgrund ihrer strategischen Ausrichtung nur sehr allgemeine Aussagen. Für die Umsetzung von entsprechenden Massnahmen müssen nun in allen Bereichen Umsetzungspläne eingefordert werden. Das vorliegende Postulat verlangt einen solchen Umsetzungsplan im Bereich der Schifffahrt. Da die Schiffe jeweils sehr lange in Betrieb sind, müssen Umrüstungspläne frühzeitig aufgelegt werden. Der Kanton Zürich soll hier auch eine Vorbildwirkung einerseits gegenüber anderen Seen beziehungsweise Schifffahrtsgesellschaften, aber auch gegenüber den privaten Bootsbesitzern wahrnehmen und für die öffentliche Personenschifffahrt einen Umsetzungsplan zur möglichst baldigen Treibhausgasneutralität vorlegen. Davon ausgenommen sollen Dampfschiffe sein, also dampfbetriebene Schiffe von kulturhistorischem Wert.

Das Netto-null-Ziel und die Abkehr von fossilen Energieträgern ist in der langfristigen Klimastrategie des Regierungsrates auf 2040 festgelegt. Am 15. Mai 2022 wurde zudem mit 67 Prozent Ja-Stimmen-Anteil der Klimaschutzartikel in der Verfassung des Kantons Zürich verankert. Damit hat die Bevölkerung der Politik einen verbindlichen Auftrag gegeben, in allen Bereichen Massnahmen zu ergreifen. Der Kanton hält zahlreiche Beteiligungen, unter anderem eben auch an der Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft (ZSG). Kongruent mit der langfristigen Klimastrategie, sollen alle Institutionen, an denen der Kanton beteiligt ist, zur Erreichung der Ziele der langfristigen Klimastrategie beitragen. Die Schifffahrtsgesellschaft Greifensee hat die Elektrifizierung des Motorschiffes «Heimat» mit Unterstützung des Kantons letztes Jahr umgesetzt. Das Motorschiff «Heimat» hat den regulären Betrieb vor einem Jahr, also im letzten Frühling, aufgenommen.

Damit ist der Tatbeweis erbracht, dass eine solche Umrüstung technisch möglich ist. Auch die Zürichsee-Schifffahrt hat sich für die Anschaffung dreier neuer Limmatboote entschieden, die in diesem Jahr im Einsatz sein sollen. Die neuen Limmatboote versprechen weniger Lärm, einen emissionsfreien Verkehr und leisten einen Beitrag zur Energiewende. Mit dem Elektroantrieb der Limmatboote senkt die Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft den CO<sub>2</sub>-Ausstoss um über 100 Tonnen pro Jahr, auch das eine Aussage aus der Anfrage.

Wir erwarten nun, dass der Regierungsrat eben auch für die übrigen Personenschiffe einen Umsetzungsplan vorlegt. Bitte unterstützen Sie das Postulat.

*Valentin Landmann (SVP, Zürich):* Das Postulat betreffend die Schifffahrt hat im Kanton Zürich eine rein ideologische Bedeutung. Wir sind hier nicht in der Hochseeschifffahrt und in anderen Gebieten, wir sind in einem Gebiet, das trotz der Bevölkerungszunahme in der Schweiz nicht wesentlich gewachsen ist. Wir haben eine rasante Zunahme des Autoverkehrs, weil praktisch jeder, der in die Schweiz gezogen ist, auch ein Auto fahren will. Damit stellen sich die Fragen des Antriebs der Automobile natürlich akut und auch, dass natürlich die Bevölkerungszunahme beim Strassenverkehr, wenn man schon CO<sub>2</sub> vermeiden will, relevant ist. Im Schifffahrtsverkehr lässt sich eine parallele Entwicklung kaum zeigen, man hat eine relativ konstante Zahl von Schiffen. Und natürlich ist es theoretisch möglich, Schiffe umzurüsten, mit sehr grossem Aufwand. Möglich ist es ohne Weiteres für kleine Schiffe, wie die Limmatschiffe, das ist ja aber schon sowieso gemacht, wir brauchen hier keinen grossen politischen Vorstoss. Für die grossen Passagierschiffe hingegen bedeutet das einen Riesenaufwand auch an umweltschädlicher Grossbatterie-Produktion. Es ist nicht im Sinne eines vernünftigen Umweltschutzes, wenn wir die paar grossen Schiffe auf dem Zürichsee unbedingt ersetzen wollen.

Immerhin freut mich eine Erleuchtung, mit der ich nicht einmal mehr gerechnet habe: Immerhin haben die Vorstossträger realisiert, dass der Kanton Zürich einige historisch bedeutsame Dampfschiffe hat und Dampfschiffe lassen sich auch gemäss dem Vorstoss weiter mit klassischen Betriebsstoffen betreiben. Ich betrachte den Vorstoss als unnötig und eher ein Signal in die falsche Richtung. Man sollte sich auf Wesentliches konzentrieren und nicht auf die paar Passagierschiffe auf dem Zürichsee oder Greifensee. Wo es geht, werden die Schifffahrtsgesellschaften ohnehin, weil Elektroantrieb bei Kleinschiffen angenehm ist, auf solchen umstellen. Und sonst soll man es den Marktbedingungen überlassen. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

*Markus Bärtschiger (SP, Schlieren):* «Nein, nicht auch noch auf den Seen des Kantons!», so tönt es von den Gestrig-Gebliebenen. Doch, doch, auch die Seeschifffahrt, vorerst mindestens die öffentliche Personenschifffahrt, soll ihren Beitrag zur Dekarbonisierung der Mobilität beitragen. Dies ist nicht nur ein unnötiges Schaulaufen, Herr Landmann. Es würde mich sehr freuen, wenn wir mit einem Umsetzungsplan und allenfalls auch mit einem Förderprogramm dazu beitragen, die für die elektrische Schifffahrt dringend benötigte Versorgungsinfrastruktur

aufzubauen. Und es würde mich auch freuen, wenn die entsprechenden Schiffe beschafft oder, teilweise zumindest, umgebaut werden könnten. So schonen wir unsere Gewässer vor Verunreinigung durch Verbrennungsmotoren und bereiten die Schiffsbranche auf eine klimafreundliche Zukunft vor. Wir leisten damit einen wichtigen, Herr Landmann, einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und stärken den nachhaltigen Tourismus. Die SP wird das Postulat unterstützen.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon):* Ich spreche jetzt als Fraktionssprecher der SVP, danke, Valentin Landmann, für das Vorsprechen. Zu diesem Postulat: Keiner zu klein, ein Weltretter zu sein. Im Gegensatz zur Grossschifffahrt auf den Weltmeeren ist der Anteil der Schifffahrt auf dem Zürichsee an den CO<sub>2</sub>-Emissionen einfach schlicht verschwindend klein. Trotzdem beweist die ZSG mit dem derzeit laufenden Ersatz der Limmatschiffflotte durch die neuen Boote mit Elektroantrieb, dass umweltfreundliche Antriebe bei der Flottenerneuerung durchaus realisiert werden. Die Umrüstung der bestehenden Schiffe ist jedoch enorm teuer, und es ist mehr als fragwürdig, dass wir ausgerechnet im Bereich mit dem tiefsten Kostendeckungsgrad im Zürcher Verkehrsverbund solche Investitionen stemmen sollen. Wir haben es gehört, es soll gefördert werden, es geht also darum, dass man eine unrentable Sparte hier weiter subventioniert. Wenn, dann muss man die Diskussion nicht scheuen, ob es mit Ausnahme der gut frequentierten Querfahrten auf dem See wirklich einen derart dichten und hochsubventionierten Fahrplan auf dem See braucht. Der Werbeslogan (*des ZVV*) «Ich bin auch ein Tram», «Ich bin auch ein Schiff», ist einfach überholt. Allein schon mit einem auf Wirtschaftlichkeit ausgelegten Angebot liessen sich die Emissionen erheblich reduzieren. Aber die Elektrifizierung, um welche es bei diesem Vorstoss geht, wird bei künftigen Neubeschaffungen sowieso im Vordergrund stehen. Das Postulat ist schlicht überflüssig, wir lehnen die Überweisung ab.

*Franziska Barmettler (GLP, Zürich):* Ein bisschen recht muss ich Herrn Landmann schon geben, dieser Vorstoss grenzt ein wenig an Mikromanagement. Dennoch haben wir Grünliberalen aber entschieden, das Postulat zu überweisen, aus zwei Gründen: Erstens machen die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schifffahrt zwar weniger als 1 Prozent der Gesamtemissionen des Verkehrs im Kanton Zürich aus, aber die Schifffahrt ist für Zürich dennoch etwas Wichtiges, auch viele Touristen nutzen sie. Sie ist in gewissem Sinne auch eine Visitenkarte für Zürich, und da wäre es von Vorteil, wenn sich Zürich als klimafreundlicher Standort präsentiert. Die Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft hat dies auch erkannt und setzt zunehmend auf Elektromotoren. Drei neue Limmatboote sollen ab diesem Jahr im Einsatz sein. Zweitens ist dieser Vorstoss eine Gelegenheit, um die Allgemeingültigkeit unserer Klimastrategie, um das Klimaziel netto null bis 2040 nochmals zu betonen. Die Strategie gilt für alle Bereiche, und sie hält auch fest, dass alle Institutionen, an denen der Kanton beteiligt ist, eingeladen sind zur Erreichung der Ziele der langfristigen Klimastrategie. Die Eigentümerstrategien der einzelnen Beteiligungen sind bezüglich der strategischen Ziele und Vorgaben zu überprüfen und mit allfälligen Vorgaben im Sinne der vorliegenden Strategie zu ergänzen. Letzteres

haben wir für den ZVV und somit auch für die ZSG bereits getan, schon bevor es die Klimastrategie gab. In der ZVV-Strategie hat dieser Rat festgehalten, dass die Ausgestaltung des Angebots zum Dekarbonisierungsziel des Kantons beiträgt. Das Ziel ist also vorgegeben, ganz im Sinne einer grünliberalen Politik. Wir geben Ziele vor, überlassen aber bei der Wahl der Massnahmen und Technologien den Unternehmen den nötigen Spielraum. Somit plädieren wir für eine schlanke Umsetzung dieses Postulates, die vielleicht auch als Modell für andere Bereiche mit Klimarelevanz dienen kann. So wird zukünftig auch Mikromanagement nicht mehr nötig sein. Wir überweisen dieses Postulat.

*Ruth Ackermann (Die Mitte, Zürich):* Schiffe sind bis jetzt bezüglich Treibhausgasneutralität vernachlässigt worden, nur wenige wurden bereits umgerüstet. Wir freuen uns über die Elektrifizierung der «MS Heimat» auf dem Greifensee und über die drei neuen Limmatschiffe. Dadurch wird der CO<sub>2</sub>-Ausstoss für die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft bereits reduziert. Übrigens an die Postulanten: In Zürich sprechen wir von «Limmatschiffen», nicht von «Limmatbooten», das tut mir im Herzen weh. Wir freuen uns, dass die historischen, dampfbetriebenen Schiffe davon ausgeschlossen sind und wir diese schönen Schiffe weiterhin bewundern können. Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Postulat.

*Ratsvizepräsidentin Sylvie Matter:* Das Wort hat Hans-Peter Amrein, Küsnacht, nein, Zollikon, Entschuldigung.

*Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht):* Frau Ratspräsidentin-Stellvertreterin, kleine Korrektur: Ich bin noch nicht in Zollikon wohnhaft, ich bin es immer noch in Forch/Küsnacht, aber jetzt zu diesem wunderschönen Vorstoss. Frage an den Spiritus rector dieser kafkaesken Vorlage, Thomas Forrer: Was kostet das? Was kostet das und wer zahlt das? Ich möchte einmal wissen, wenn solche wirklich kafkaesken Vorstösse gemacht werden, Thomas Forrer, ob ihr euch in eurer Fraktion überhaupt überlegt, was diese Sachen kosten oder einfach nur uns hier beschäftigen, weil du mir ja immer vorwirfst, ich würde dich beschäftigen. Also in Zukunft erwarte ich doch bitte von einem Professor oder Assistenzprofessor an der Uni Zürich, dass man fragt, was es kostet. Denn um das geht es. Und am Schluss sind es auch die grünen Wähler – wenn es dann auch etwas weniger sein werden in einer Woche (*nach den Gesamterneuerungswahlen*) –, sind es auch die grünen Wähler, welche diese Zeche bezahlen müssen. Und Franziska Barmettler, als wirtschaftsaffine Dame, von Ihnen hätte ich hier auch anderes erwartet, auch von der GLP. Es zeigt wieder einmal, dass sich die GLP vielleicht doch besser etwas mehr um die Finanzen kümmern sollte als um die Ideologie, und dann würde sie diesen Vorstoss ablehnen. Bei neuen Schiffen kann man das diskutieren, bei Kleinschiffen, bei Grossschiffen sind das Megabatterien, die man nachher auch wieder entsorgen muss wie bei den Autos, und das ist noch nicht geregelt. Und wie gesagt, bis ich weiss nicht wie viele hunderttausend Meilen sind diese Batterien und sind diese Schiffe viel umweltfeindlicher als ein Schiff, das mit ei-

ner schönen Turbine fährt, eventuell mit einer Wasserstoffturbine in Zukunft, welche weniger umweltfeindlich ist. Also bitte überlegt euch das doch, wenn ihr Vorstösse macht. Und ich würde gerne von der Frau Regierungsrätin (*Carmen Walker Späh*) nachher noch hören – ich bin ja sicher, Ihre Mega-Abteilung Verkehrsplanung hat das schon angeschaut –, ich möchte doch hören, was diese Sache hier den Kanton kosten würde.

*Ratspräsidentin Esther Guyer*: Thomas Forrer, Franziska Barmettler, Sie sind angesprochen. Wollen Sie Antwort geben? Thomas Forrer will.

*Thomas Forrer (Grüne, Erlenbach)*: Geschätzter Kollege Hans-Peter Amrein, also kafkaesk – das muss ich Ihnen jetzt als Literaturwissenschaftler sagen –, ist dieser Vorstoss nicht. Kafkaesk ist etwas Verschlungenes, Undurchdringliches. Ich würde das Wort «kafkaesk» eher für zu viel Bürokratie und undurchschaubare Bürokratie verwenden, aber doch nicht für einen Klimavorstoss, der sehr einfach verständlich ist. Und klar, Sie haben die Kosten angesprochen, ich bin Ihnen eigentlich sogar dankbar dafür, dass Sie das gemacht haben, denn es ist halt so, Klimaschutz, die Transformation in vielen Bereichen zur CO<sub>2</sub>-Neutralität, das kostet etwas, das ist nicht gratis zu haben. Aber man bekommt auch etwas dafür, man bekommt dafür Klimaschutz, man bekommt dafür einen Beitrag zum Klima, den alle leisten müssen. Und wir können nicht einfach hier in der Schweiz herumsitzen und Däumchen drehen und warten, was die anderen grösseren Länder weltweit machen, sondern es ist eben eine Aufgabe, die alle betrifft, und es ist auch eine Aufgabe, eine Querschnittsaufgabe, die sämtliche Bereiche betrifft. Und da das noch nicht angekommen ist, müssen wir halt manchmal auch einen kleinteiligeren Vorstoss machen. Aber selbstverständlich: Die schönen Raddampfer auf dem Zürichsee, die können so bleiben, wie sie sind. Das sind ja auch Kulturdenkmäler, diese Dampfmaschinen, Dampf erzeugenden Motoren, und die wollen wir selbstverständlich nicht durch Elektro ersetzen. Was die Frage der Batterien betrifft, auch da merke ich, dass man manchmal die eigene Ansicht ein bisschen zu schnell zuvorderst hat: Diese Batterien bei den Schiffen sind im Gegensatz zu Autobatterien, die manchmal eine Woche, manchmal sogar zwei Wochen herumstehen und nicht gebraucht werden, diese Batterien bei den Schiffen sind ständig im Einsatz, tagaus, tagein. Und das ist wahrscheinlich einer der besten Einsatzorte für genau diese Technik.

*Alex Gantner (FDP, Maur)*: Ich reihe mich auch ein bei den Votanten, die dieses Postulat nicht überweisen wollen, wie auch die FDP-Fraktion. Aus unserer Sicht sind dieses Postulat und die ganze Arbeit, die dann ausgelöst wird, wirklich unnötig. Kollegin Franziska Barmettler hat darauf hingewiesen, dass im Zusammenhang mit der ersten ZVV-Strategie, die in diesem Rat in dieser Legislatur auch die Handschrift der Klimaallianz trägt, eigentlich die Weiche gestellt worden ist – und dem haben sogar wir alle zugestimmt –, nämlich, dass die Dekarbonisierung entsprechend getriggert wird; einerseits bei den Bussen und andererseits eben

auch bei der Schifffahrt. Und siehe da, in der zweiten ZVV-Strategie, die wir behandelt haben, ist das schon bereits aufgenommen worden, auch mit Beispielen, die unmittelbar umgesetzt werden, die Limmatschiffe einerseits, andererseits auch die «Heimat» auf dem Greifensee, wo es ja jüngst zur Einweihung dieser neuen, batteriebetriebenen Fähre kam, die jetzt wirklich sehr elegant und geräuschlos hin und her über den Greifensee gleitet. Da möchte ich einfach daran erinnern: Auch das hat etwas gekostet, das war nicht gratis. Da gab es Gelder aus dem Lotteriefonds, Spendengelder von vielen Genossenschaftlern, die sich seit Jahren oder Jahrzehnten für die Greifensee-Schifffahrt einsetzen. Hier auch ein grosses Dankeschön an all diejenigen, die das überhaupt ermöglicht haben in der ganzen Umsetzung jenes Projektes.

Einmal mehr will ich sagen «it's happening», das Postulat braucht es nicht. Die ganze Sache ist angekommen auf Ebene der ZVV-Strategie und bei allen entsprechenden Verkehrsbetrieben, die in dieser ganzen, sehr guten Struktur des ZVV eingebunden sind. Ebenfalls weise ich auf den Investitionszyklus der Schiffe hin, vor allem auch der grösseren Schiffe: Diese haben eine Lebenszeit, und da gibt es ja auch immer wieder die Forderung, dass eben Lebenszeiten verlängert werden sollen. Das ist sicher sehr anspruchsvoll, wenn man dann eben die Betriebsart radikal umstellen will. Da geht es am Schluss um den Schwerpunkt eines Schiffes, überhaupt die Tonnagen, et cetera. Ich glaube, man müsste hier von der Forderung her auch wirklich technologieoffen sein, nicht nur «Batterie, Batterie, Batterie», sondern es könnte auch hier synthetische Treibstoffe geben, die eine Rolle spielen könnten und dann auch entsprechend eingesetzt werden. Wir stellen fest: Dort, wo es schnell möglich ist, ist es schon passiert oder ist es am Passieren. Da haben auch die entscheidenden Personen und Organisationen die Agilität zutage gebracht. Dort, wo es halt grössere Projekte sind, sind die Signale ganz deutlich. Das Postulat braucht es nicht. Und daher beantragen wir Ihnen Nichtüberweisung. Besten Dank.

*Manuel Sahli (AL, Winterthur):* Wenn ich so Ihren Argumenten beziehungsweise Gegenargumenten gegen dieses Postulat zugehört habe, dann scheint ein Argument zu sein, dass wir hier im Kanton Zürich keine Hochseeschifffahrt haben. Ja, «no shit, Sherlock», was für eine Überraschung! Nun ja, schlussendlich ist dieses Argument eigentlich nur eine kleine Version davon, dass wir in der kleinen Schweiz beim Klimawandel ja eh nichts bewirken können. Also schlussendlich ist es eigentlich nicht wirklich ein Gegenargument, es ist ein Nicht-Argument in einer einfach ein bisschen anderen Version. Dann haben wir weiter gehört, ja, das Ganze sei ein bisschen Mikromanagement. Einerseits kann man dem entgegen: Auch Kleintier macht Mist. Und gleichzeitig muss man bei der Zürichsee-Schifffahrt auch sehen: Sie ist schon ein bisschen eine Visitenkarte, das sieht man auch gerade am vielzitierten neuen Elektroschiff am Greifensee. Und wenn wir hier fortschrittlich sind, dann sieht man dies auch viel prominenter, wenn wir hier mit Elektroschiffen unterwegs sind. Und zu guter Letzt muss man dann auch noch sagen: Das Ganze ist ein Postulat. Es ist nicht eine Gesetzesvorlage, es ist auch

keine Kreditvorlage. Wir haben vorher die Frage nach den Kosten gehört. Es ist ein Postulat und die AL wird dieses unterstützen. Besten Dank.

*Daniel Heierli (Grüne, Zürich):* Herr Landmann ist offensichtlich kein Seemann, das hat man in seinem Votum gehört. Die Zürichsee-Schifffahrt scheint nicht sein erstes Anliegen zu sein. Nun ja, natürlich ist mir klar, in Sachen Klimapolitik ist die Zürichsee-Schifffahrt nicht der zentrale Punkt. Aber wie man so schön sagt, auch Kleinvieh macht Mist, Klimapolitik ist eben ein Querschnittsanliegen. Man muss sie gewissermassen immer mitdenken, so wie Sie auch in der Finanzpolitik nicht einfach bei allen kleineren Beträgen sagen: «Ach, das ist nur ein kleiner Betrag, da spielen unsere Grundsätze plötzlich keine Rolle mehr.» Ja, wie gesagt, die Zürichsee-Schifffahrt ist eher ein kleinerer Posten, aber dafür ist es sicher auch ein Gebiet, wo uns Änderungen nicht sehr schmerzen. Also wir haben viele Gebiete, wo wir viel stärker auf die Energie angewiesen sind als jetzt bei der Zürichsee-Schifffahrt. Wenn wir also dort, wo es leichtfällt, die Veränderungen nicht anpacken, dann ist das schon ein schlechtes Zeichen.

Ich denke, der Regierungsrat wird sicher auch von sich aus die Kosten ein wenig im Auge behalten. Er wird also nicht ein Schiff, das gerade frisch renoviert wurde, nun sogleich zur Umrüstung umleiten. Er wird das abschätzen: «Wo machen wir es am besten, wo setzen wir das Geld am besten ein? Nehmen wir uns ein Schiff vor, das sowieso revidiert werden müsste.» So viel traue ich dem Regierungsrat also sehr gerne zu. Das wäre ja auch nicht in unserem Sinne, wenn man da unnötige Revisionsarbeiten jetzt einfach vom Zaun bricht. Und das wird sich eben auch auf die Kosten sinnvoll auswirken. Und ja, es ist ein kleiner Vorstoss, es ist nur ein Postulat. Man kann sagen, das wäre jetzt nicht notwendig gewesen. Aber wenn wir uns sowieso in diese Richtung bewegen, wieso wurde dann Diskussion verlangt? Also ich halte es eher für unnötig, dass hier Diskussion verlangt und dadurch die Ratsdebatte noch nötig wurde. Und technologieoffen, das sind wir natürlich, wir verlangen nur Treibhausgasneutralität. Und wenn das mit Wasserstoff erreicht werden kann, umso besser, da haben wir nichts dagegen. In diesem Sinne überweisen wir dieses Postulat. Es ist vielleicht nicht der grosse, entscheidende, aber es ist ein kleiner Schritt in die richtige Richtung. Danke.

*Mario Senn (FDP, Adliswil):* Im Sinne einer Interessenbindung möchte ich bekannt machen, dass ich einmal für die Zürichsee-Schifffahrtsgesellschaft gearbeitet habe und auch noch familiäre Verbindungen zum Schifffahrtswesen in der Schweiz habe. Deshalb fühle ich mich aber auch berufen, etwas zu diesem Thema zu sagen, und nicht, weil Adliswil am See liegen soll, wie eine Kandidatin für den Regierungsrat einer grösseren Partei gemeint hat (*Anspielung auf Regierungsratskandidatin Priska Seiler Graf, die Adliswil «eine reiche Seegemeinde» genannt hat.*)

Zum Ersten möchte ich sagen: Der Investitionszyklus bei solchen Investitionen bei der Schifffahrt ist sehr lange, reicht über mehrere Jahrzehnte. Und da ist es einfach etwas quer, wenn man eine rasche Umsetzung verlangt, wie das dieses Postulat will. Der zweite Punkt ist: Wenn Sie Klimaschutz machen möchten, dann

ist es richtig, das kostet, und es kann auch sehr viel kosten. Die Frage ist aber auch da: Was erhalten Sie für einen Franken, den Sie einsetzen? Und wenn Sie hier Geld einsetzen, dann müssen wir einfach sagen, ist das nicht sehr effizient. Ich möchte gerne darlegen, weshalb:

Erstens: Die beiden Schiffe oder die beiden Schifffahrtstypen, einerseits die «Heimat» auf dem Greifensee und andererseits auch die Limmatboote – und ich verwende bewusst den Ausdruck «Limmatboot» –, das sind kleine Schiffe, da gibt es Lösungen. Für grössere Schiffe gibt es noch keine sinnvollen Lösungen. Also auch das beisst sich etwas mit der Forderung nach einer raschen Umsetzung. Der zweite Punkt ist: Wenn Sie den CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Schifffahrtsgesellschaft anschauen, dann verursachen die Dampfschiffe 50 Prozent des Ausstosses. Das schränkt also bereits sehr ein, was sie überhaupt erreichen können. Und dann ein weiterer Punkt: Die Schifffahrt, so wie sie auf dem Zürichsee betrieben wird, ist hauptsächlich ein saisonales Geschäft. Diese Schiffe sind also nicht täglich im Einsatz oder nur ein Teil davon, aber bei weitem nicht die ganze Flotte. Dann ist es auch wichtig zu wissen, dass ein neues Schiff mit einem elektrischen Antrieb 50 bis 100 Prozent mehr kostet. Und wenn Sie natürlich diese Forderung aufstellen, dann sprechen Sie immer auch den Kostendeckungsgrad an, und ich weiss nicht, ob Sie wieder eine Diskussion über den «Schiffsfünfliber» (*zeitweiliger Zuschlag für die Benutzung des Schiffsverkehrs*) führen möchten. Auf jeden Fall ist das eine Massnahme, die ich schwerlich als effizient bezeichnen kann. Wir können diese Ressourcen besser einsetzen, auch die Ressourcen der Verwaltung, deshalb lehne ich das Postulat ab.

*Hans-Peter Amrein (parteilos, Küsnacht) spricht zum zweiten Mal:* Erlauben Sie mir eine Replik auf zwei Sprecher: Also Herr Heierli, «Kleinvieh macht Mist», das ist eine grosse Sau, die Sie hier schlachten wollen, Herr Heierli, eine sehr grosse Sau. Und vor allem gibt das eine Sauerei. Das ist das Erste. Und jetzt zum lieben Kollegen Forrer: Ich habe die Kafka-Biografie von Rainer Stach gelesen. Ich zitiere jetzt aus Wikipedia (*Online-Enzyklopädie*), weil ich sie nicht vor mir habe: «Meistens meinen die Leute damit etwas Absurdes» – und ich hoffe, die Mehrheit hier im Rat sieht, wie absurd hier dieser Vorstoss ist – «und zugleich Unheimliches.» Ja, meistens geht es um irgendwelche Machtbeziehungen. Kollege Forrer, der zieht die Fäden in der Grünen Partei, er ist ja Fraktionschef, auch wenn er nur als Dritter unterschrieben hat. Wenn diejenigen, die das Zentrum der Macht besetzen, im Dunkeln bleiben, dann hat man das Gefühl, die Situation sei kafkaesk, und deshalb habe ich es gesagt, Herr Forrer, weil du etwas im Dunkeln bleiben wolltest mit diesem, ja, absurden – ich kann es auch so sagen, nicht nur kafkaesken, sondern absurden – Vorstoss. Der Vorstoss ist wirklich absurd. Es wird eine grosse Sau geschlachtet, und bezahlen tun es wieder die Steuerzahler des Kantons Zürich für irgendwelche absurden Ideologien, die da aus dem Machtzirkel der Grünen Partei gezimmert wurden. Also lehnen Sie das ab. Kollege Senn, ein Spezialist auf diesem Gebiet, hat es Ihnen vorher ganz klar dargelegt, wie absurd die Sache ist, Herr Forrer.

*Christian Lucek (SVP, Dänikon) spricht zum zweiten Mal:* Es wurde uns vorhin vorgeworfen, wir Landeier verstünden nichts von Booten und Schifffahrt. Ich weiss nicht, wie mancher von der Klimaallianz Inhaber des Hochseeschifffahrtspatents ist, Segel und Motoren, und auch binnentechnisch unterwegs ist. Ich weiss es, ich verstehe etwas von der Schifffahrt, aber ich möchte einfach eine kurze Replik an Herrn Heierli loswerden. Und zwar hat er in den Raum gestellt, er verstehe gar nicht, weshalb man eine Diskussion verlangt. Wir sind hier in einem Parlament. Es geht schlussendlich um demokratische Grundsätze. Und selbstverständlich sprechen wir dazu und winken die Vorstösse nicht einfach durch. Es geht schlichtweg darum, dass wir hier Stellung nehmen wollen. Und es geht auch darum, dass man rein symbolpolitische Vorstösse – Sie müssen ja selber zugeben, dass es wenig Fleisch am Knochen hat – auch nicht einfach weitergibt. Der Kanton Aargau, das wissen Sie, weist jeweils die Kosten auf, die die Verwaltung hat mit der Bearbeitung der Vorstösse. Das müsste man sich vielleicht in diesem Parlament auch überlegen, und da sehen wir uns in der Verantwortung, dass man Vorstösse, die rein symbolpolitisch sind, einfach im Keim erledigt. Deshalb lehnen wir das Überweisen des Postulates ab.

*Regierungsrätin Carmen Walker Späh:* Der Regierungsrat ist ja bereit, das Postulat, das einen Bericht verlangt – einen Bericht –, entgegenzunehmen. Aber selbstverständlich kann man darüber unterschiedlicher Auffassung sein. Persönlich denke ich immer. Das sind ja Vorstösse, die eigentlich über die ZVV-Strategie beantwortet werden sollten, und über diese Strategie entscheiden Sie ja hier im Parlament. Aber trotzdem waren wir auch in den vergangenen Jahren im öffentlichen Verkehr immer bereit, wenn Sie Postulate eingereicht haben, diese mindestens zu prüfen, damit Sie dann, wenn wir die Strategie diskutieren, Grundlagen für deren Beantwortung haben. So ist es auch bei der Schifffahrt. Für uns ist klar, auch die Schifffahrt gehört zum ZVV. Und der ZVV hat eine Dekarbonisierungsstrategie und die Schifffahrt kann einen Beitrag leisten, selbstverständlich. Es wurde darauf hingewiesen, seit 2022 ist die «MS Heimat» auf dem Greifensee elektrifiziert und ab Frühling dieses Jahres dürfen wir auch die neuen Limmatschiffe begrüßen. Und man nennt es in der Tat «Limmatschifffahrt», da muss ich Ruth Ackermann vollständig recht geben. Wir haben aber auch gesehen bei diesen Beispielen, dass das anspruchsvoll ist, sehr anspruchsvoll, herausfordernd, und dass das etwas kostet. Und selbstverständlich werden wir – und wenn ich von «wir» rede, dann meine ich den Verkehrsrat des ZVV – hier umsichtig diese Dekarbonisierung bei der Schifffahrt anpacken. Es hängt auch davon ab, welche technologischen Möglichkeiten wir haben. Da sind wir noch nicht dort, wo wir uns das vielleicht wünschen. Und so gerne ich Antwort geben würde, was das dann alles kostet. Das ist nicht möglich, weil wir jede einzelne Situation genau anschauen müssen. Wir führen dann in diesem Verfahren Submissionen durch, und selbstverständlich machen wir das nur, wenn auch eine entsprechende Altersentwertung bei diesen Schiffen stattgefunden hat. Und dann bin ich froh, haben Sie die historischen Dampfschiffe ausgeklammert, das ist auch ein Kulturgut bei

uns im Kanton Zürich. Und insofern, kann ich sagen, machen wir selbstverständlich eine Strategie, aber mit Augenmass, mit viel Augenmass und auch mit Blick auf die Kosten, wie wir das eigentlich im ZVV immer machen. Herzlichen Dank.

*Abstimmung*

**Der Kantonsrat beschliesst mit 100 : 74 Stimmen (bei 1 Enthaltung), das Postulat KR-Nr. 176/2022 zu überweisen.** Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung eines Berichts innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.