

Sitzung vom 4. Dezember 2019

**1137. Anfrage (CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Schifffahrt im Kanton Zürich)**

Kantonsrat Daniel Heierli, Zürich, hat am 16. September 2019 folgende Anfrage eingereicht:

In den Richtlinien der Regierungspolitik 2019–2023 nennt der Regierungsrat als langfristiges Ziel (LFZ 7.6):

«Der Ausstoss der Treibhausgase ist im Rahmen des Pariser Abkommens soweit gesenkt, dass ein Beitrag zur notwendigen Begrenzung des globalen Klimawandels geleistet wird.»

Das Klimaabkommen von Paris sieht vor, dass zur Vermeidung einer allzu starken Klimaerwärmung der CO<sub>2</sub>-Ausstoss bis 2050 auf netto null gesenkt werden muss.

Weiter schreibt der Regierungsrat in der Einleitung zu den Massnahmen zur Erreichung des Legislaturziels 7:

«Um zur Begrenzung des Klimawandels beizutragen, sind geeignete Massnahmen zu ergreifen.»

Und als Massnahme ist RRZ 7a aufgeführt: «Eine langfristige Klimastrategie und ein Vorgehen zur Dekarbonisierung definieren.»

Es ist offensichtlich, dass zur Erreichung dieses Zieles Massnahmen bei allen Prozessen, welche zu einem CO<sub>2</sub>-Ausstoss führen, in Angriff genommen werden müssen. Damit ist klar, dass auch die motorisierte Schifffahrt von solchen Massnahmen nicht ausgenommen werden darf, umso mehr, als die Schifffahrt im Kanton Zürich grösstenteils Vergnügungszwecken dient.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Gibt es bereits Konzepte zur Dekarbonisierung des privaten Schiffsverkehrs und der öffentlichen Schifffahrt im Kanton Zürich? Wenn ja, wie sehen diese aus? Wenn nein, ist der Regierungsrat bereit, solche zu erarbeiten?
2. In welchen Belangen wäre zu diesem Zweck eine Zusammenarbeit mit anderen Kantonen nötig?
3. Gibt es Regelungen auf Bundesebene, welche die Umsetzung solcher Konzepte erschweren? Wenn ja, welches sind diese?
4. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass neben einer Verlagerung von fossilen Treibstoffen auf erneuerbare Energiequellen vor allem auch eine wesentliche Reduktion des Energieverbrauches anzustreben ist?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Daniel Heierli, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat hat in den Richtlinien der Regierungspolitik 2019–2023 festgehalten, dass er für den Kanton Zürich eine langfristige Klimastrategie und ein Vorgehen zur Dekarbonisierung definieren wird. Als Grundlage dafür wird derzeit eine Übersicht über die Möglichkeiten zum Wechsel auf erneuerbare Rohstoffe und Energien in den verschiedenen Fachbereichen erstellt. Diese Übersicht wird alle aus Sicht des Treibhausgasausstosses bedeutenden Verkehrsträger berücksichtigen. Darauf aufbauend ist vorgesehen, im Rahmen der langfristigen Klimastrategie Stossrichtungen und Massnahmen festzulegen, mit denen der Kanton die Dekarbonisierung in den einzelnen Fachbereichen vorantreiben kann. Im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) werden bereits über 86% der Verkehrsleistungen (Personenkilometer) mit elektrischen Antrieben bewältigt. Daher verursachen die Verkehrsmittel im ZVV lediglich 2,5% der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Gesamtverkehrs im Kanton Zürich. Von diesen 2,5% verursachen die Schiffe der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft (ZSG) wiederum nur etwa 4,7%.

Für die öffentliche Personenschifffahrt und damit für die Schiffe der ZSG ist der Beschluss des Kantonsrates vom 5. März 2018 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 5370) anwendbar. In diesem wurde festgelegt, dass der Energieverbrauch und der Schadstoffausstoss pro Personenkilometer im öffentlichen Verkehr gesenkt werden. Dazu soll die Beschaffung von umweltfreundlichen und energiesparenden Fahrzeugen, die dem neusten Stand der Technik und dem Einsatzzweck bestmöglich entsprechen, unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses gefördert werden. Reine Elektroantriebe oder andere im Betrieb CO<sub>2</sub>-freie Antriebsformen sind für den fahrplanmässigen Kursschiffverkehr bislang jedoch schwer umzusetzen, auch aufgrund noch fehlender Versorgungsinfrastrukturen (wie z. B. beim Wasserstoff). So wird in der schweizerischen Binnenschifffahrt erst ein vollelektrisches Schiff auf dem Bielersee eingesetzt. Auf dem Vierwaldstättersee sind insgesamt drei Hybridschiffe (Kombination Diesel-/Elektroantrieb) in Betrieb. Die ZSG sieht bei der Ersatzbeschaffung der drei Limmatboote Antriebsformen vor, die im Betrieb keinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss verursachen (Elektromotor, Wasserstoff). Beim Ersatz von Schiffsmotoren bei den übrigen Schiffen werden verbrauchsarme Antriebe und Konzepte bevorzugt. Zudem werden per Dezember 2019 sämtliche

Fahrpläne der ZSG angepasst, um die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren. Mit diesen Massnahmen können unter anderem der Dieserverbrauch und damit auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoss gesenkt werden.

Um im Bereich der privaten Schifffahrt einen Wechsel auf Elektromotoren zu fördern, müssten in den Häfen und Werften entsprechende Ladestationen zur Verfügung stehen. Mit der Unterzeichnung der E-Charta der Internationalen Bodensee Konferenz (IBK) vom 27. Juni 2019 bekennt sich der Kanton Zürich im Grundsatz zur Elektrifizierung und damit zur Verminderung des Treibhausgasausstosses der Schifffahrt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Regierungsrat die Beschaffung von Antrieben ohne oder mit geringerem CO<sub>2</sub>-Ausstoss in der öffentlichen Personenschifffahrt und Massnahmen zur Verminderung des Ausstosses in der privaten Schifffahrt unterstützt. Er ist bereit, im Rahmen seiner Klimastrategie Massnahmen im Bereich Schifffahrt zu prüfen.

Zu Frage 2:

Im Bereich der öffentlichen Personenschifffahrt ist der Erfahrungsaustausch zwischen den schweizerischen Schiffsverkehrsunternehmen hinsichtlich der neuen Antriebsformen wichtig. Im Bereich der privaten Schifffahrt sollte ein abgestimmtes Vorgehen mit anderen Kantonen in Bezug auf die nötige Ladeinfrastruktur für die elektrische Schifffahrt angestrebt werden. Mit der IBK gibt es bereits ein geeignetes Gefäss. Es wäre sinnvoll, die Zusammenarbeit auf andere Kantone mit Binnengewässern auszudehnen.

Zu Frage 3:

Gemäss Art. 11 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt (SR 747.201) erlässt der Bund die technischen Anforderungen an Wasserfahrzeuge. Diese finden sich in der Verordnung vom 8. November 1978 über die Schifffahrt auf schweizerischen Gewässern (Binnenschifffahrtsverordnung; SR 747.201.1), der Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Anforderungen an Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern (VASm; SR 747.201.3), den Ausführungsbestimmungen des UVEK vom 28. August 2017 zur Verordnung über die Anforderungen an Schiffsmotoren auf schweizerischen Gewässern (AB-VASm; SR 747.201.31) und der Verordnung vom 14. März 1994 über den Bau und Betrieb von Schiffen und Anlagen öffentlicher Schifffahrtsunternehmen (Schiffbauverordnung; SR 747.201.7). Gemäss den erwähnten Rechtsgrundlagen obliegt das Ergreifen von Massnahmen zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in der Schifffahrt dem Bund. So hat er denn auch ein grundsätzliches Verbot für das Betreiben von Zweitaktmotoren erlassen. Davon ausgenommen sind einzig Zweitaktmotoren, welche die für Viertaktmotoren geltenden Emissionsgrenzwerte einhalten (Art. 19 VASm). Eine weitere für die Schifffahrt wirksame Änderung der Abgasvorschriften

wird mittels revidierter VASm auf Anfang 2020 in Kraft gesetzt werden. Diese Änderung unterstellt alle Schiffe der Verordnung (EU) 2016/1628 des europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typengenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Strassenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte. Dies bedeutet, dass die Grenzwerte für Abgasemissionen für neu in Verkehr gesetzte Schiffe oder für Schiffe, an denen ein Wechsel des Antriebes vorgenommen wird, verschärft werden. Zudem hat sich der Bundesrat bereit erklärt, das Postulat 19,3485 «Klimaschutzpotenzial in der Schifffahrt» entgegenzunehmen und einen Bericht mit einem Überblick zu den nachhaltigen Lösungen in der Binnenschifffahrt vorzulegen.

Das Gesetz über die Besteuerung der Schiffe vom 1. Dezember 1996 (Schiffssteuergesetz; LS 747.12) geht bei den Tarifen neben einer Grundtaxe von der Leistung der Antriebe aus. Es wird kein Unterschied zwischen Verbrennungsmotoren und anderen Motoren gemacht. Der Regierungsrat kann auf dem Verordnungsweg Steuervergünstigungen beschliessen, um den Anliegen des Umweltschutzes Rechnung zu tragen (§ 3 Abs. 4 Schiffssteuergesetz). Steuerrabatte für Elektromotoren oder CO<sub>2</sub>-arme Verbrennungsmotoren wären daher möglich. Zu nachhaltigen Ergebnissen würde dies aber nur führen, wenn auf dem Markt entsprechende Motoren erhältlich sind und entsprechende Versorgungseinrichtungen zur Verfügung stehen.

Zu Frage 4:

Der sparsame Umgang mit Energie und die ständige Senkung des Energieverbrauches sind bereits im Zweckartikel des Energiegesetzes vom 19. Juni 1983 (§ 1 lit. b und c; LS 730.1) verankert. Zurzeit laufen verschiedene Anstrengungen, um den Energieverbrauch im Kanton Zürich zu senken. Diese sind vor dem Hintergrund der Herausforderungen zur Verminderung des Treibhausgasausstosses zu verstärken. Der überarbeitete Energieplanungsbericht und die langfristige Klimastrategie für den Kanton Zürich werden im Jahr 2020 die weiteren Stossrichtungen dafür aufzeigen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**