

Sitzung vom 22. Juni 2022

**906. Anfrage (Hoher Wellenschlag und Tempo 30 auf dem Zürichsee)**

Kantonsrätin Silvia Rigoni, Zürich, Kantonsrat Thomas Forrer, Erlenbach, und Kantonsrätin Edith Häusler, Kilchberg, haben am 11. April 2022 folgende Anfrage eingereicht:

Der Zürichsee und das dazugehörige Seeufer sind der wichtigste Natur- und Erholungsraum der Region. Er bietet vielfältige Erholungsmöglichkeiten, aber auch Lebensräume für Tiere und Pflanzen.

An schönen Sommertagen ist der See sehr dicht von Booten befahren, die verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer kommen sich oft gefährlich nahe und das Wasser ist an vielen Tagen sehr unruhig und schlägt pausenlos an die Ufer.

Oft wird der hohe Wellenschlag künstlich erzeugt durch die hohen Geschwindigkeiten von Schiffen, in jüngster Zeit aber auch durch Boote, die speziell dafür konstruiert sind, hohe Wellen für das Wakeboarden zu erzeugen. Das beeinträchtigt den Röhrichtgürtel, die sensible Ufervegetation sowie dort brütende Wasservögel. Auch viele Erholungsnutzende (z. B. Schwimmerinnen/Schwimmer, Rudererinnen/Ruderer, Seglerinnen/Segler, Standup-Paddlerinnen/Paddler) im See sind durch Wellenschlag gestört. Darüber hinaus verursacht der Wellenschlag Erosion und setzt den Ufermauern zu.

Zudem gefährden hohe Geschwindigkeiten die Sicherheit auf dem See und der damit verbundene Lärm beeinträchtigt die Erholung aller Nichtmotorisierten.

Auf dem Zürichsee gibt es ausser in Sonderzonen keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Lediglich in den Uferzonen, im Seebecken der Stadt Zürich und um die Inseln Ufenau und Lützelau gibt es eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Ausserhalb dieser Zonen darf ohne Begrenzung gefahren werden. Viele der stark motorisierten Boote nutzen ihr Potenzial möglichst aus.

Der Zürichsee liegt nur zu zwei Dritteln auf kantonalzürcherischem Boden. Es ist uns bewusst, dass der Regierungsrat einzelne der folgenden Fragen nur für sein Hoheitsgebiet beantworten kann.

Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Auswirkungen hat der Wellenschlag von Motorbooten (Sportbooten) für die Entwicklung der Schilfgürtel sowie der Naturschutzgebiete?

2. Welche besonderen Auswirkungen haben Boote, welche für Wakeboarden eingesetzt werden?
3. Welche Auflagen zur Reduktion des Wellenschlags zugunsten der Natur und der nicht motorisierten Erholungssuchenden sind in Kraft bzw. vorgesehen (z. B. Zonen für Wakeborder/innen wie auf dem Zugersee, spezielle Bewilligungen für Schiffe mit besonderer Wellenerzeugung)?
4. Ist er Regierungsrat bereit, eine Höchstgeschwindigkeit (z. B. Tempo 30) auf dem Zürichsee einzuführen? Wenn nein, warum nicht?
5. Welche Massnahmen ergreift der Regierungsrat für eine Reduktion der Lärmmissionen durch Motorboote?
6. Welche Massnahmen ergreift der Regierungsrat zur Gewährleistung der Sicherheit für die Nutzer/innen des Zürichsees?
7. Wie viele Motorboote sind auf dem Zürichsee zugelassen und wie viele davon werden mit Elektromotoren betrieben?
8. Welche Vereinbarungen zwischen den Kantonen Zürich, Schwyz und St. Gallen wären notwendig, um Tempo 30 auf dem ganzen Seegebiet einzuführen? Gibt die Vereinbarung für den Bodensee, auf welchem eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h gilt, Hinweise für eine interkantonale Lösung für den Zürichsee?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Silvia Rigoni, Zürich, Thomas Forrer, Erlenbach, und Edith Häusler, Kilchberg, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Unnatürlich hohe Wellen können eine Vielzahl von negativen Auswirkungen auf Flachwasserzonen und Schilfröhriche haben: Die Erosion von unbefestigten Ufern wird gefördert, es kommt vermehrt zu Trübungen durch Aufwirbelungen von Sedimenten, durch die erzeugten Strömungen werden Fischlaich und Jungfische aus ihren Nischen und Mikrohabitaten gespült und es kann zu Veränderungen der Seegrundsubstrate kommen. Es wird allgemein davon ausgegangen, dass der vermehrte Wellenschlag der Flachwasserzone und insbesondere der Röhriche mit ihrer Vegetation unter und über Wasser, ihren kleineren wirbellosen Tieren am Gewässergrund (Makrozoobenthos) und der Fischbrut schadet.

**Zu Frage 2:**

Wellen zum Wakeboarden brauchen eine gewisse Mindesthöhe. Boote, die dafür eingesetzt werden, sind besonders darauf ausgelegt. Entsprechend erzeugen solche Boote hohe Wellen. Zu den Auswirkungen kann auf die Beantwortung der Frage 1 verwiesen werden.

**Zu Frage 3:**

Das Bundesgesetz vom 3. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt (BSG, SR 747.201) und die Binnenschifffahrtsverordnung vom 8. November 1978 (BSV, SR 747.201.1) verpflichten Schiffführerinnen und -führer, alle Vorsichtsmassnahmen zu treffen, damit niemand gefährdet, kein fremdes Gut beschädigt, die Schifffahrt nicht behindert und die Umwelt nicht gestört wird. Insbesondere haben Schiffführerinnen und -führer die Beschädigung der Ufer und der Ufervegetation zu vermeiden. Weiter enthält das Bundesrecht Vorschriften über das Befahren der Uferzonen (u. a. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 km/h) sowie das Einhalten von Abständen zu Wasserpflanzen wie Schilf, Binsen und Seerosen.

Nach Art. 8 der Interkantonalen Vereinbarung über die Schifffahrt auf dem Zürichsee und dem Walensee vom 4. Oktober 1979 (LS 747.2) gelten die erwähnten Bundesvorschriften über das Fahren in Uferzonen auch für das Ufergebiet der Inseln Ufenau und Lützelau, für das Naturschutzreservat Frauenwinkel und das untere Seebekken.

Das Wakesurfen sowie das Fahren mit Wasserski, Segelbrettern, Drachensegelbrettern, geschleppten aufblasbaren oder ähnlichen Geräten ist sodann nur bei Tag zwischen 8.00 Uhr und 21.00 Uhr und klarer Sicht gestattet (Art. 54 Abs. 1 BSV). In Uferzonen ist das Wakesurfen sowie das Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten ausserhalb behördlich bewilligter Startgassen und gekennzeichneter, ausschliesslich diesem Zweck dienender Wasserflächen gänzlich verboten (Art. 54 Abs. 2 BSV).

Gestützt auf das Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (SR 451) besteht indessen am Zürichsee keine Einschränkung zur Nutzung von Motorbooten. Gemäss dem Leitbild Zürichsee 2050 sollen aber in ökologisch besonders wertvollen Gebieten, den sogenannten Hotspots (Halbinsel Au, Wädenswil, Feldbach, Hombrichtikon), zum Schutz der Schilfgürtel und Vogelbrutplätzen Seeschutzzonen ausgeschieden werden. Allerdings wären diese Zonen verhältnismässig nahe am Ufer und hätten keine Einschränkungen für die Schifffahrt und den entsprechenden Wellenschlag im uferfernen Bereich zur Folge.

Das Leitbild Zürichsee 2050 setzt zudem unter anderem das Ziel, das Nebeneinander verschiedener Sport- und Freizeitaktivitäten verbindlich zu regeln. Die Nutzung einzelner störungsintensiver Aktivitäten wie Motorboot-, Wakeboard- oder Wasserskifahren soll räumlich geordnet und zeitlich eingeschränkt sein. Dazu wird im Handlungsfeld 6 darauf hingewiesen, dass Nutzungen wie Wakeboarden und die Beeinträchtigung von Naturwerten speziell zu berücksichtigen sind.

Zu Frage 4:

Der Regierungsrat sieht zurzeit keine Notwendigkeit, eine Höchstgeschwindigkeit auf dem Zürichsee einzuführen.

Zu Fragen 5 und 6:

Der Erlass von Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Schiffe einschliesslich einzuhaltender Lärmgrenzwerte ist Sache des Bundes (Art. 11 BSG).

Die BSV schreibt einerseits allgemein vor, dass nicht mehr Lärm, Rauch, Abgas oder Geruch erzeugt werden darf, als bei ordnungsgemäsem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Schiffes unvermeidbar ist (Art. 11), und begrenzt anderseits die zulässigen Lärmemissionen («zulässiges Betriebsgeräusch») auf einen Schalldruckpegel von 72 dB(A) (Art. 109a), gemessen in 25 m Entfernung (Anhang 10 BSV, Messung des Betriebsgeräusches an Schiffen mit Maschinenantrieb). Für den Vollzug dieser Vorschriften ist die Zulassungsbehörde zuständig, im Kanton Zürich die Schifffahrtskontrolle des Strassenverkehrsamtes.

Vor der Erteilung eines Schiffsausweises sind Schiffe von der Zulassungsbehörde auf ihre Übereinstimmung mit den massgeblichen Vorschriften zu prüfen (Art. 14 BSG, Art. 96 und 100 BSV). Zugelassene Schiffe werden in regelmässigen Zeitabständen einer technischen Nachprüfung unterzogen (Art. 101 BSV). Zudem kann die Zulassungsbehörde auf Polizeirapport oder eigene Wahrnehmung hin Schiffe einer ausserordentlichen Prüfung unterziehen, wenn Mängel festgestellt werden oder Hinweise auf deren Vorliegen bestehen (Art. 103 und 104 BSV).

Die Seepolizei der Kantonspolizei Zürich ist für die polizeiliche Betreuung der Gewässer im Kanton Zürich, die Wasserschutzpolizei der Stadtpolizei Zürich für die Gewässer auf Stadtgebiet zuständig. Im Rahmen von polizeilichen Kontrollen wird die Schifffahrt auf dem Zürichsee regelmässig auf Einhaltung der geltenden gesetzlichen Bestimmungen überprüft.

Weitergehende kantonale Verschärfungen der Zulassungsbestimmungen sind aufgrund der abschliessenden Kompetenz des Bundes nicht möglich. Es besteht aber auch kein dringender Handlungsbedarf.

Zum einen kann der geltende Emissionsgrenzwert aus der BSV – anders als die entsprechenden Vorgaben für Strassenfahrzeuge – dank eines einfachen Messverfahrens auch tatsächlich durch die Zulassungsbehörde überprüft und durchgesetzt werden. Zum anderen finden lautе Fahrmanöver auf Schweizer Gewässern dank der strikten Geschwindigkeitsbegrenzung in Ufernähe (10 km/h bis zum Abstand von 300 m zum Ufer) nur in verhältnismässig grosser Distanz zum Ufer statt, was die Immissionen bis zu einem gewissen Grad im Rahmen hält. Es besteht denn auch kein Belastungsgrenzwert für Schifffahrtslärmimmissionen. Und schliesslich ist die Anzahl potenziell Lärmgefährdeter ebenso wie die Anzahl potenziell Lärmverursachender anders als beim Strassenverkehr verhältnismässig klein. Die kantonale Fachstelle Lärmschutz verzeichnet denn auch kaum Anfragen oder Beschwerden zu Schifffahrtslärm.

Zu Frage 7:

Im Kanton Zürich sind 6057 Motorschiffe zugelassen, wovon 223 einen Elektroantrieb aufweisen.

Zu Frage 8:

Für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem ganzen Zürichsee wäre eine Anpassung der Interkantonalen Vereinbarung über die Schifffahrt auf dem Zürichsee und dem Walensee notwendig.

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

Vor dem Regierungsrat

Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**