

Sitzung vom 17. Juni 2026

667. Anfrage (Elektrifizierung des privaten Schiffsverkehrs auf dem Zürichsee – Massnahmen, Konzessionen und Förderinstrumente)

Kantonsrat Daniel Rensch, Zürich, Kantonsrätin Christa Stünzi, Horgen, und Kantonsrat Sascha Ullmann, Zollikon, haben am 13. April 2026 folgende Anfrage eingereicht:

Die öffentliche Personenschifffahrt 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 Personenschifffahrt 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 des 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)?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Daniel Rensch, Zürich, Christa Stünzi, Horgen, und Sascha Ullmann, Zollikon wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Mit Stand 30. September 2025 sind im Kanton Zürich 10 420 Schiffe (1297 Ruderboote, 1409 Segelschiffe mit Maschinenantrieb, davon 440 mit Elektroantrieb, 1594 Segelschiffe ohne Maschinenantrieb, 6059 Motorboote, davon 368 mit Elektroantrieb, 2 Güterschiffe, 27 Fahrgastschiffe sowie 32 schwimmende Geräte) immatrikuliert. Eine systematische Erhebung von Emissionen, Energieverbrauch, Betriebsstunden, Lärm oder verursachten Gewässerverunreinigungen pro Schiff wird durch den Kanton nicht geführt. Der Stellplatz der Boote ist ebenfalls nicht bekannt. Im Kanton immatrikulierte Boote müssen nicht zwingend auf Zürcher Gewässern stationiert sein.

Anhand geschätzter Betriebsstunden pro Boot und Jahr und einem typischen Verbrauch pro Betriebsstunde lässt sich das Treibhausgaspotenzial abschätzen. Dieses dürfte für die im Kanton Zürich immatrikulierten motorisierten Boote bei rund 3500t CO₂ pro Jahr liegen. Dies ist leicht weniger als die Flotte der Zürichsee-Fähre Horgen–Meilen pro Jahr emittiert (3600t CO₂) und etwas mehr als der gegenwärtig noch fossil betriebene Teil der Flotte der Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft AG (ZSG; 3100t CO₂).

Bezüglich Luftschadstoff- und Lärmemissionen ist das vorhandene Potenzial nicht quantifizierbar, da Elektromotoren keine direkten Luftschadstoffe verursachen und deutlich weniger Lärm emittieren als Verbrennungsmotoren. Allerdings dürfte der Anteil der privaten Motorboote an den gesamten Luftschadstoff- und Lärmemissionen vergleichsweise gering sein. Gewässerverschmutzungen sind vor allem bei Zwischenfällen mit auslaufendem Treibstoff oder Öl relevant. Davon wurden in den letzten zehn Jahren im Durchschnitt zwei pro Jahr gemeldet, die der Schifffahrt zugeordnet wurden. Elektrische Antriebssysteme können solche Risiken reduzieren, da kein fossiler Treibstoff an Bord mitgeführt werden muss.

Zu Frage 2:

Die technischen Zulassungsvorschriften und folglich Massnahmen zur Reduktion der Emissionen in der Schifffahrt sowie die Kontrollvorschriften werden abschliessend durch das Bundesrecht geregelt. In der Binnenschifffahrtsverordnung vom 8. November 1978 (SR 747.201.1) sowie in der Schiffbauverordnung vom 14. März 1994 (SR 747.201.7) bestehen derzeit keine Vorgaben zur Elektrifizierung oder zur Dekarbonisierung. Die Binnenschifffahrtsverordnung befindet sich zurzeit unter Federführung des Bundesamtes für Verkehr in Überarbeitung. Das Vernehmlassungsverfahren ist für den Herbst 2026 geplant.

In den bestehenden Konzessionen für Hafenanlagen, oder Bootsstationierungen im Allgemeinen, sind keine Bestimmungen bezüglich Elektrifizierung bzw. Dekarbonisierung enthalten, da keine entsprechende Gesetzesgrundlage dafür besteht.

Zudem ist auch die Schiffsstationierungsverordnung vom 14. Oktober 1992 (LS 747.4) zu beachten. Diese gibt in § 16 vor, dass Liegeplätze für Schiffe in Stationierungsanlagen gemäss Reihenfolge der zu führenden Wartelisten vergeben werden müssen. Für eine Bevorzugung von elektrifizierten Schiffen wäre eine Anpassung der Stationierungsverordnung notwendig.

Hinzu kommt, dass die Hafenverwaltungen (Gemeindehoheit) eigene Vorschriften über das Stationieren von Schiffen in ihren Häfen erlassen. Zum Beispiel dürfen Schiffe in den Häfen der Stadt Zürich nur

unter Aufsicht am Strom angeschlossen sein. Ein Aufladen der Schiffe über Nacht ist somit nicht möglich. Auf die Vorschriften der Hafenverwaltungen hat der Kanton keinen Einfluss.

Personenbeförderungskonzessionen für den gewerbsmässigen Schiffsverkehr, wie er von der ZSG und der Fähre Horgen–Meilen betrieben wird, erteilt gemäss Art. 6 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 (SR 745.1) das Bundesamt für Verkehr. Der Kanton Zürich hat hier keinen Einfluss.

Zu Frage 3:

Der Kanton Zürich verfolgt gegenwärtig keines der drei in der Anfrage aufgeführten Förderinstrumente. Für die Förderung alternativer Antriebe wurde untersucht, wo die grösste Wirkung erzielt werden kann. Das Gewicht wurde auf den Personen- und Güterverkehr auf der Strasse gelegt, da hier das grösste Potenzial für Dekarbonisierung besteht. Auf die direkte Förderung von Elektrofahrzeugen wurde verzichtet, da dies nicht den Verlagerungszielen gemäss Gesamtverkehrskonzept 2018 zugunsten von flächeneffizienten und emissionsarmen Verkehrsmitteln wie öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr entspricht. In Übereinstimmung mit den Zielen des Gesamtverkehrskonzepts hat sich der Kantonsrat für eine Förderung über 50 Mio. Franken von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausgesprochen. Der im Vergleich dazu geringe private Schiffsverkehr wurde nicht ins Förderprogramm aufgenommen.

Für ein differenziertes Gebührensystem im Rahmen der Konzessionen für Schiffstationierungen müsste eine Anpassung der Gebührenpflicht in der Wasserverordnung vom 2. Juli 2025 (LS 724.11) erfolgen.

Informations- und Beratungsangebote in Zusammenarbeit mit Verbänden und Herstellern sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen.

Zu Frage 4:

Derzeit sind keine konkreten Massnahmen zur Beschleunigung des Technologiewechsels beim privaten Schiffsverkehr geplant. Analog zum Strassenverkehr kann aber auch der öffentliche Schiffsverkehr eine Vorbildwirkung auf Private entfalten. Die ZSG ist auf Kurs und wird nach den drei Limmatschiffen und der EMS Uetliberg voraussichtlich im Sommer 2026 das zweite elektrifizierte Kursschiff der Albisklasse in Betrieb nehmen.

Die Hafenanlagen sind unter Verwaltung der Gemeinden. Pilotprojekte in Hafenanlagen müssten deswegen auch von den Gemeinden lanciert werden.

Das Thema Landanlagekonzessionen ist in Zusammenhang mit der Dekarbonisierung der Schifffahrt nicht relevant. Diese wurden in der Vergangenheit für die Aufschüttung von Seegebiet mit anschliessender Abtretung des Landes erteilt.

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

Vor dem Regierungsrat
Der stv. Staatsschreiber:
Peter Hösli