



Der Stadtrat an den Gemeinderat

28. Mai 2025

GR Nr. 2024/536

Motion der GLP-Fraktion betreffend Bootsplätze in der Stadt, Erreichung der Netto-Null-Ziele, Stärkung der Shared Economy und Förderung der ökologischen Antriebe, Ablehnung, Entgegennahme Postulat

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 27. November 2024 reichte die GLP-Fraktion folgende Motion, GR Nr. 2024/536, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine Strategie vorzulegen, wie bei den Bootsplätzen in der Stadt Zürich die Netto-Null-Ziele erreicht, die Shared Economy gestärkt und ökologische Antriebe gefördert werden können.

Begründung:

Die Stadt Zürich hat sich im Rahmen ihrer Klimastrategie verpflichtet, bis 2040 Netto-Null-Emissionen zu erreichen, in ihrem Einflussbereich sogar bis 2035. Dieses Ziel wird im städtischen Klimaplan detailliert dargelegt, der alle städtischen Bereiche und Infrastrukturen umfasst, einschliesslich der Freizeit- und Naherholungsnutzungen wie Bootsplätze und Wasserflächen.

Die Bootsplätze der Stadt Zürich bieten durchaus Potenziale, diese Nachhaltigkeitsziele zu unterstützen. Gleichzeitig können sie eine Vorreiterrolle im Bereich der Shared Economy und bei der Förderung ökologischer Innovationen einnehmen.

Die Nutzung fossiler Brennstoffe bei Booten trägt zu den lokalen CO₂ Emissionen bei. Der Stadtrat wird gebeten darzulegen, wie Bootsplätze zu emissionsfreien Zonen umgestaltet werden können, z. B. durch die Verpflichtung zur Nutzung von Booten mit Elektro- oder anderen emissionsfreien Antrieben. Es könnte Teil der Strategie sein, wie die wenigen geplanten Ladestationen für Elektroboote zukünftig den Bedürfnissen rasch angepasst werden können.

Eine Förderung von Non-Profit-Organisationen und Boot-Sharing-Initiativen würde dazu beitragen, die Bootsplätze effizienter zu nutzen, den Zugang zu dieser Freizeitnutzung für breitere Bevölkerungsschichten zu ermöglichen und somit eine ressourcenschonendere Nutzung zu erzielen. Gleichzeitig ist das aktuelle Nachweisverfahren für den gemeinnützigen Charakter solcher Organisationen kompliziert und abschreckend. Der Stadtrat soll Massnahmen zur Vereinfachung und Beschleunigung dieser Prozesse vorschlagen, um solche Initiativen zu stärken.

Ein bekanntes Problem bei den Bootsplätzen der Stadt Zürich ist der Missbrauch durch sogenannte Platzhalterboote, die selten oder gar nicht genutzt werden. Diese Praxis führt zu ineffizienter Ressourcennutzung und blockiert den Zugang für aktive Nutzer*innen. Der Stadtrat wird aufgefordert, Massnahmen zu entwickeln, die sicherstellen, dass Bootsplätze tatsächlich genutzt und ungenutzte Plätze durch transparente Vergabeverfahren zugänglich gemacht werden.

Nach Art. 126 lit. a Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen Anträge, die den Stadtrat verpflichten, einen Entwurf für den Erlass, die Änderung oder die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt. Lehnt der Stadtrat die Entgegennahme einer Motion ab oder beantragt er die Umwandlung in ein Postulat, hat er dies innert sechs Monaten nach Einreichung schriftlich zu begründen (Art. 127 Abs. 2 GeschO GR).



2/5

Der Stadtrat lehnt aus nachfolgenden Gründen die Entgegennahme der Motion ab und beantragt die Umwandlung in ein Postulat:

Zunächst weist der Stadtrat darauf hin, dass die Erarbeitung einer Strategie keinen Auftrag zur Erstellung, Änderung oder Aufhebung eines Beschlusses i. S. v. Art. 126 lit. a GeschO GR darstellt. Der Stadtrat ist gemäss Gemeindegesetz (GG, LS 131.1) und Gemeindeordnung (GO, AS 101.100) nämlich für die politische Planung und Führung zuständig (§ 48 Abs. 1 GG, Art. 79 Abs. 1 GO). Dazu gehört insbesondere der Erlass von geeigneten Strategien (vgl. Vittorio Jenni, Kommentar GG, § 48 Rz. 3). Der Gemeinderat verfügt daher über keine Zuständigkeit für den Erlass der vorliegend geforderten Strategie. Deshalb ist die Motion GR Nr. 2024/536 nicht motionsfähig.

1. Ökologische Antriebe und Nutzung von Bootsplätzen

Die Stadt Zürich begrüsst Bestrebungen, auch auf dem See die Netto-Null-Ziele zu erreichen und dafür die nötige Infrastruktur in den öffentlichen Hafen- und Steganlagen bereitzustellen. Entsprechend will die Stadt ihren Handlungsspielraum nutzen, um die Elektrifizierung des privaten Bootsverkehrs voranzutreiben. Zusätzlich sind positive Auswirkungen auf andere Umweltbereiche zu erwarten: Mit elektrischen Antrieben können auch Lärm- und Luftschadstoffemissionen verringert werden – und dies nicht nur auf Stadtgebiet, sondern darüber hinaus.

Mit Blick auf die in Frage stehende Motion ist allerdings festzuhalten, dass der Kanton Zürich gemäss Art. 105 Abs. 1 Kantonsverfassung (LS 101) die Hoheit über die Gewässer ausübt und die wesentlichen Vorgaben der Schiffsstationierung mit dem Wasserwirtschaftsgesetz (WWG, LS 724.11) und der Verordnung über das Stationieren von Schiffen (Stationierungsverordnung, LS 747.4) zusammen mit den entsprechenden wasserrechtlichen Konzessionen festlegt. So ist z. B. das Gleichbehandlungsprinzip der Bewerbenden nach Massgabe der Warteliste vorgegeben (§§ 11 und 16 Stationierungsverordnung). Dabei sind Antriebsart bzw. Emissionsziele kein Bewerbungs- bzw. Auswahlkriterium. Die Stadt Zürich ist als Konzessionärin der Schiffsstandplätze an die kantonalen Vorgaben gebunden. Die Stadt Zürich kann lediglich einen Antrag an die Baudirektion stellen, dass ökologische Antriebe bei der Stationierung bevorzugt werden sollen. Die Stadt Zürich ist jedoch in ihren Häfen für die Infrastruktur zuständig. Sie kann somit die Bereitstellung von Elektroladestationen prüfen, welche zum Aufladen von emissionsarmen Booten notwendig ist. Der Bundesrat hält in seinem Bericht von November 2023¹ zum [Klimaschutzpotenzial in der Schifffahrt](#) fest, dass «bei kleinen Schiffen [...] der Einsatz von Batterien und Elektromotoren schon heute eine valable Lösung sein kann; der Strom muss aber möglichst lokal und nachhaltig produziert werden. Zudem muss das Schiff einen Tag lang mit einer Batterieladung fahren können, ohne nachzuladen, damit die Betriebskosten nicht zu stark ansteigen».

¹ <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/83757.pdf>



2. Shared Economy

Gemäss Motionstext wird im Weiteren das aktuelle Nachweisverfahren für den gemeinnützigen Charakter der Non-Profit-Bootsharing-Organisationen als kompliziert und abschreckend erachtet. Der Stadtrat soll deshalb Massnahmen zur Vereinfachung und Beschleunigung dieser Prozesse vorschlagen. Wie oben unter Ziffer 1 dargelegt, übt der Kanton Zürich die Hoheit über die Gewässer aus. Zudem sind die wesentlichen Vorgaben der Schiffsstationierung mit dem Wasserwirtschaftsgesetz, der Stationierungsverordnung und den entsprechenden wasserrechtlichen Konzessionen festgelegt. Die Stadt Zürich kann demnach auf Änderungen im Sinne der Motion lediglich hinwirken. Sie verfügt indessen nicht über die Kompetenz, die Regelungen für Non-Profit-Bootsharing-Organisationen im Bereich der Schiffsstationierung selbstständig anzupassen. Zur Verdeutlichung der Zuständigkeitsordnung sei die Einführung des Non-Profit-Bootsharings dargelegt:

Die Stadt Zürich entwickelte zusammen mit dem kantonalen Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), das für die Konzessionierung der Schiffsstandplätze zuständig ist, im Jahr 2016 eine neue Standplatzkategorie für Non-Profit-Bootsharing-Organisationen. Die Einführung einer neuen Standplatzkategorie sollte dazu beitragen, dass das knappe Gut der Steg- und Bojenplätze besser für eine breitere Nutzung geöffnet und bewirtschaftet werden kann. Das AWEL ermächtigte in der Folge die Stadt Zürich, anstelle von insgesamt 80 Standplätzen für das Gewerbe und Vereine insgesamt 112 Standplätze für das Gewerbe, Vereine und neu Non-Profit-Bootsharing-Organisationen weiterzuvermieten, wobei ein Viertel der Plätze für Non-Profit-Bootsharing-Organisationen vorgesehen sind. Weitere Plätze der drei Zürcher Segelclubs, die teilweise auch von mehreren Wassersportlern genutzt werden, sind dabei nicht enthalten, da diese eigene wasserrechtliche Konzessionen haben und somit nicht durch die Stadt Zürich verwaltet werden.

Mit Verfügung vom 8. März 2017 erteilte das AWEL der Stadt Zürich die entsprechende Ermächtigung für die Zuteilung von Bojen- und Stegplätzen an die städtischen Bootsvermietungen, Wassersportorganisationen, Non-Profit-Bootsharing-Organisationen, Vereine und an die gewerblichen Nutzerinnen und Nutzer. Darin wurde festgehalten, dass die Stadt Zürich die Zuteilungskriterien festlegen und diese dem AWEL zur Genehmigung vorzulegen hat. Mit Zusage vom 13. März 2017 stimmte das AWEL dem damaligen Entwurf für das Reglement über die Zuteilung und Nutzung von städtischen Schiffsstandplätzen für Non-Profit-Bootsharing-Organisationen zu.

In den darauffolgenden Jahren wurde moniert, dass die Anpassungen der rechtlichen Vorgaben die angestrebte Wirkung nicht wie gewünscht hätten entfalten können. Im Austausch mit interessierten Organisationen erarbeitete das Sicherheitsdepartement einen Entwurf für den Neuerlass des Reglements über die Zuteilung und Nutzung von städtischen Schiffsstandplätzen für Non-Profit-Bootsharing-Organisationen. Der Fokus lag nicht mehr in erster Linie auf den betreffenden Organisationen, sondern v. a. auf der Nutzung der betreffenden Schiffe und Standplätze. Es sollte gewährleistet sein, dass die Non-Profit-Bootsharing-Schiffe und -standplätze nur durch die Teilnehmenden des Bootssharings und nur für private Zwecke verwendet werden. Grundsätzlich muss die Teilnahme am Bootsharing allen Personen offenstehen. Das



4/5

Sharing darf im Gegensatz zu den kommerziellen Bootsvermietungen nicht gewinnorientiert erfolgen.

Das Sicherheitsdepartement ersuchte in der Folge das AWEL um Prüfung und Genehmigung des Entwurfs Neuerlass Reglement über die Zuteilung und Nutzung von städtischen Schiffsstandplätzen für Non-Profit-Bootsharing-Organisationen. Mit Zuschrift vom 27. September 2021 erteilte das AWEL die Genehmigung. Damit konnte das als kompliziert und abschreckend wirkende Nachweisverfahren für den gemeinnützigen Charakter der Non-Profit-Bootsharing-Organisationen vereinfacht werden.

3. Platzhalterboote

Der Stadtrat wird mit der Motion im Weiteren aufgefordert, Massnahmen zu entwickeln, die sicherstellen, dass Bootsplätze tatsächlich genutzt und ungenutzte Plätze durch transparente Vergabeverfahren zugänglich gemacht werden.

Gemäss § 16 Abs. 4 Stationierungsverordnung erfolgt die Zuteilung neuer oder freigewordener Liegeplätze in der Reihenfolge der Warteliste. Die Wartelisten stehen den Interessenten zur Einsichtnahme offen (§ 16 Abs. 3 Satz 2 Stationierungsverordnung). Aufgrund dieses Einsichtsrechts ist das Vergabeverfahren bereits heute grundsätzlich transparent. Nicht ersichtlich auf der Warteliste ist, ob auf Liegeplätzen stationierte Boote tatsächlich genutzt werden. Doch selbst wenn dies nachgewiesen werden könnte, müsste ein Liegeplatz zuerst dem Berechtigten entzogen werden, bevor er neu gemäss Warteliste wieder vergeben werden könnte. So bestimmt § 14 Abs. 1 Stationierungsverordnung, dass die Zuteilung von Liegeplätzen dem Benutzenden entzogen werden kann, wenn dessen Verhalten öffentlichen Interessen widerspricht. Die Zuteilung kann insbesondere dann entzogen werden, wenn der Benutzende Vorschriften der Schifffahrt, der Fischerei sowie des Umwelt- und Natur- und Heimatschutzes zuwiderhandelt, den Liegeplatz und das stationierte Schiff schlecht unterhält und pflegt, den Liegeplatz während mehr als drei Monaten vom 1. April bis 31. Oktober ohne Begründung nicht belegt oder die Gebühren nicht entrichtet (§ 14 Abs. 2 Stationierungsverordnung). Angesichts der Zuständigkeit des Kantons gilt es zu beachten, dass die Nichtnutzung von Booten als neues Kriterium für den Entzug eines Liegeplatzes nicht ohne Zustimmung des Kantons eingeführt werden könnte. Dasselbe gilt für die Entwicklung von Massnahmen, welche die Nutzung der Boote sicherstellen oder deren Nichtnutzung feststellen sollen.

4. Fazit

Wie eingangs bereits erwähnt, kann die Erarbeitung einer Strategie durch den Gemeinderat mit einer Motion rechtlich nicht verlangt werden. Aus all den genannten Gründen lehnt der Stadtrat die Motion ab. Er ist jedoch bereit, das Anliegen des Vorstosses in Form eines Postulats entgegenzunehmen. Im Rahmen der Bearbeitung dieses Postulats kann der Stadtrat z. B. die Installation von Elektro-Infrastrukturmassnahmen in den öffentlichen Hafen- und Steganlagen prüfen. Weiter können Massnahmen gegen die Nichtbenutzung eines Bootes sowie Massnahmen erarbeitet werden, um die Einhaltung dieser Vorgabe zu überwachen.



5/5

Falls zielführend kann zu Händen der Baudirektion ein Revisionsbegehren für die Stationierungsverordnung beantragt werden, damit die Bootsplätze effizienter genutzt werden (z.B. Aufnahme von Boot-Sharing, Liegeplatzentzug bei Nichtbenutzung eines Boots).

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter