

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 8. Februar 2023

### **184. Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport (Vernehmlassung)**

Mit Schreiben vom 2. November 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation die Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport eröffnet.

Mit den Massnahmen will der Bundesrat den Warentransport mit den energie- und klimapolitischen Zielen der Schweiz in Einklang bringen und dabei die Bedeutung von Bahntransporten für die Versorgungssicherheit berücksichtigen. Er stellt dabei zwei Varianten zur Diskussion: Die erste sieht bessere Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr vor; der Bund würde dabei die finanzielle Förderung verstärken. Die zweite konzentriert sich auf wettbewerbliche Anreizinstrumente und hätte zur Folge, dass der Güterverkehr von der Schiene auf die Strasse verlagert würde.

#### **I. Ausgangslage**

Die eidgenössischen Räte haben den Bundesrat mit drei Motionen (20.3221 «Durch Automation Güter auf der Schiene effizienter transportieren», 20.3222 «Bahngüterverkehr und Beitrag zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses» und 20.3286 «Förderung des Gütertransports auf dem Rhein») beauftragt, den Güterverkehr auf der Schiene durch technische Massnahmen, insbesondere durch die Einführung einer automatischen Kuppelung, effizienter zu machen, den Beitrag des Schienengüterverkehrs zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zu reduzieren und die Rheinschifffahrt zu fördern.

Gemäss einer Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung zum Warenverkehr in urbanen Räumen hat der Güterverkehr 2018 6,1% der Fahrleistungen auf den Schweizer Strassen ausgemacht. Aus dem Infrastruktur-Reporting der SBB ist zudem ersichtlich, dass 2019 15,6% der Züge auf ihrem Netz Güterzüge waren. Die Verkehrsperspektiven des Bundes gehen bis 2050 von einem überproportionalen Wachstum des Güterverkehrs aus. Das entsprechende Basisszenario sieht im Personenverkehr ein Wachstum um 11% (Personenkilometer) und im Güterverkehr eine Zunahme um 33% (Tonnenkilometer) voraus. Wesentliche Treiber sind die Annahmen zum Bevölkerungswachstum und zur Zunahme des Onlinehandels.

2015 haben die eidgenössischen Räte die Totalrevision des Gütertransportgesetzes (SR 742.41) verabschiedet. Dieses ist 2016 in Kraft getreten. Es bestimmt die Rahmenbedingungen für den Warentransport auf der Schiene sowie Mitfinanzierungsmöglichkeiten durch den Bund. Sinn­gemäss gilt es auch für den Transport von Gütern mit Seilbahnen und auf dem Wasser. Mit der vom Bund nun in die Vernehmlassung gegebenen Revision dieses Erlasses und weiteren punktuellen Anpassungen rechtlicher Rahmenbedingungen sollen die Weichen für die künftige Rolle des Gütertransports auf der Schiene und auf dem Rhein gestellt werden. Dies soll vor dem Hintergrund der Klimastrategie des Bundesrates geschehen. Diese sieht vor, dass der Anteil an Treibhausgasen in der Atmosphäre in der Schweiz ab 2050 konstant bleibt (Netto-Null-Ziel).

## **2. Zielsetzung und Variantenvorschläge**

Die Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» des Bundesrates verfolgt drei Stossrichtungen, die sich aus den Aufträgen der drei vorne genannten Motionen ergeben:

- die ökologischere Gestaltung des Güterverkehrs unter besonderer Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs,
- die Effizienzsteigerung des Schienengüterverkehrs durch technische Massnahmen und
- Massnahmen zur Förderung der Rheinschifffahrt.

Dabei stellt der Bundesrat zwei Varianten zur Diskussion, die Massnahmen insbesondere in Form von finanziellen Beiträgen des Bundes zugunsten einer effizienteren und umweltfreundlicheren Abwicklung des Schienenverkehrs sowie der Stärkung der Rheinschifffahrt vorsehen. Diese unterscheiden sich in der Bedeutung, die der Schiene bei der angestrebten, auf die Klimapolitik abgestimmten Transformation zugemessen werden soll.

Variante 1 (grössere Bedeutung der Schiene) umfasst neben den unter Variante 2 genannten Punkten ergänzend:

- die Weiterentwicklung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV), unter anderem durch eine Mitfinanzierung durch den Bund, basierend auf einer Leistungsvereinbarung mit den Netzanbietern. Dafür ist für die Jahre 2025 bis 2028 ein Verpflichtungskredit von 300 Mio. Franken vorgesehen.
- die bessere Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs in den raumplanerischen Instrumenten des Bundes und der Kantone.

Variante 2 (geringere Bedeutung der Schiene) umfasst:

- die Mitfinanzierung von Massnahmen zur Modernisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs durch den Bund, insbesondere der digitalen automatischen Kupplung. Dafür sind für 2025 bis 2030 je nach Untervariante Verpflichtungskredite von 180 Mio. Franken bzw. 150 Mio. Franken vorgesehen.
- die Mitfinanzierung im Rahmen von Instrumenten durch den Bund, die dem Umladen zwischen Strasse und Schiene dienen, sowie finanzielle Anreize für den Verlad auf die Schiene.
- eine Leistungsvereinbarung mit Mitfinanzierungsmöglichkeiten des Bundes zugunsten von Anlagen und Leistungen der Rheinschifffahrt sowie
- eine Beteiligung des Bundes an den Mehrkosten durch klimaneutrale Antriebe für Fahrzeuge des Schienengüterverkehrs und von Güterverkehrsschiffen.

### **3. Beurteilung der Vorlage**

Der Regierungsrat hat am 6. Juni 2022 das Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) festgesetzt (RRB Nr. 988/2022). Dieses basiert zum einen auf Art. 104 Abs. 1 der Kantonsverfassung (KV, LS 101) und zum anderen auf dem Gesamtverkehrskonzept (GVK 2018, RRB Nr. 25/2018). Das GVLK definiert als Auftrag an alle kantonalen Stellen und als Orientierungsrahmen für Dritte, mit welchen Mitteln sichergestellt werden soll, dass der Güterverkehr weiterhin sicher, insbesondere aber auch flächensparend und klimafreundlich, abgewickelt werden kann. Dem Schienengüterverkehr ist dabei die substanzielle Rolle eines verlässlichen Rückgrates des Warenverkehrs zugeordnet, das Transporte zuverlässig und kalkulierbar abwickelt und die Strassen entlastet.

Gemäss Art. 104 Abs. 1 KV haben der Kanton Zürich und die Gemeinden für eine wirtschaftliche, sichere und umweltgerechte Ordnung des Verkehrs und ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zu sorgen. Die Strategie 7.2 des GVK 2018 postuliert in Bezug auf den Schienengüterverkehr unter anderem auch den Erhalt des EWLV. Das GVLK konkretisiert diese Strategie. Das Ziel 2.3 sieht vor, dass der EWLV bis 2040 nicht nur erhalten bleibt, sondern auch gestärkt wird. Im erläuternden Bericht des Bundesrates wird bestätigt, dass der EWLV mit einem Anteil von über einem Drittel am Volumen des Schienengüterverkehrs im Kanton Zürich eine tragende Säule dieses Systems ist.

Die Vorlage entspricht also den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Kantons Zürich. Sie zielt für die ganze Schweiz auf eine verbindliche raumplanerische Sicherung der Umschlag- und Verladeanlagen ab, wie sie im Kanton Zürich in der Richtplanung bereits etabliert ist.

Um zu vermeiden, dass der EWLV aufgrund seiner gegenwärtigen finanziellen Nachteile abgeschafft wird, bevor seine Modernisierung ihre Wirkungen entfaltet, stellt der Bundesrat die Möglichkeit einer zeitlich beschränkten finanziellen Förderung des EWLV-Betriebs durch den Bund zur Diskussion. Beide Massnahmen wirken im Sinne der vorne genannten strategischen Ziele des Kantons Zürich zum Güterverkehr. Würde der Bund auf die Möglichkeit der finanziellen Förderung des Betriebs verzichten, würde die Überlebensfähigkeit dieses Systems gefährdet und eine Verlagerung dieses Verkehrs auf die Strasse wäre die Folge. Eine Alternative zur finanziellen Förderung durch den Bund könnte eine entsprechende finanzielle Förderung durch den Kanton sein. Abgesehen davon, dass dafür erst eine Gesetzesgrundlage geschaffen werden müsste, wäre deren Wirkung beschränkt, weil in den meisten Fällen nur ein Ausgangs- oder Zielpunkt des EWLV-Verkehrs im Kanton Zürich liegt. Basierend auf dieser Beurteilung unterstützt der Kanton Zürich die Variante 1 dieser Vorlage.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 3003 Bern (Zustellung auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an [finanzierung@bav.admin.ch](mailto:finanzierung@bav.admin.ch)):

Mit Schreiben vom 2. November 2022 haben Sie uns zur Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport eingeladen. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen die Absicht des Bundes, mit der Vorlage über die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport den Güterverkehr auf der Schiene per se und insbesondere auch als verlässliches Rückgrat eines in Summe zunehmend kombinierten Güterverkehrs zu stärken. Dieses zeichnet sich durch eine hohe Energie- und Flächeneffizienz aus. Die Vorlage des Bundesrates steht im Einklang mit den Strategien des Kantons Zürich im Hinblick auf den Gütertransport, insbesondere mit dem 2022 vom Regierungsrat festgesetzten Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK). Dieses ist von den folgenden drei Rahmenbedingungen geprägt:

- Anhaltendes Bevölkerungswachstum bis 2050 und entsprechend steigender Bedarf nach Gütertransporten.
- Siedlungsentwicklung nach innen und entsprechend zunehmende Konkurrenz um Flächen, insbesondere auch für den Güterumschlag.
- Zunahme des Onlinehandels und entsprechend steigende Nachfrage nach schnellen Gütertransporten.

Basierend auf dieser Grundlage unterstützen wir nicht nur die Grundzüge der Vorlage, sondern auch die in Variante 1 vorgesehenen finanziellen Fördermassnahmen des Bundes für den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV). Wir erachten die Erhaltung und den Ausbau dieses Systems als essenziell. Es macht gegen die Hälfte des Schienengüterverkehrs im Kanton Zürich aus und ermöglicht massgeschneiderte Angebote für verschiedenste Kundenbedürfnisse. Mit der vorgesehenen Einführung der automatischen Kupplung lassen sich mittel- und langfristig Kosten reduzieren und Transportzeiten verkürzen. Die vom Bund in Variante 1 vorgesehenen finanziellen Fördermassnahmen des EWLV-Betriebs sind ergänzend dazu geeignet, die Wettbewerbsfähigkeit des Systems kurzfristig zu verbessern und sicherzustellen, dass dieses aufgrund seiner gegenwärtigen finanziellen Nachteile nicht abgeschafft wird, bevor die vorgesehenen Modernisierungsschritte greifen. Sie schaffen damit die Voraussetzung dafür, dass die mittel- und langfristig angelegten Massnahmen ihre Wirkung entfalten können.

Wir teilen die Einschätzung, dass künftig insbesondere dem kombinierten Verkehr zwischen verschiedenen Verkehrsträgern eine grössere Bedeutung zukommen wird. Eine wesentliche Voraussetzung dafür sind entsprechende Umschlagplattformen. Wir begrüssen deshalb die Absicht, dass der Bund diesen Plattformen künftig ein grösseres Augenmerk schenken will und beabsichtigt, den Blickwinkel über die schienenseitige Erschliessung hinaus auch auf jene durch die Strasse oder allfällige weitere Gütertransportkanäle zu richten. Die Weiterentwicklung des bis anhin eher als sicherndes Protokoll angelegten Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene zu einem auf Entwicklung ausgerichteten Programm, das die Interaktion zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern fördert, erscheint uns dafür ein geeigneter Ansatz zu sein.

Ebenfalls positiv beurteilen wir die angestrebte stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse des Schienenverkehrs in der Raumplanung des Bundes und der Kantone. Im Kanton Zürich sind die bedeutendsten Umschlagplattformen im kantonalen Richtplan und die Anschlussgleise in den regionalen Richtplänen enthalten. Essenziell für den Erfolg beim künftigen Zusammenwirken zwischen dem Bund und den Kantonen auf diesem Gebiet ist die strikte Anwendung des raumplanerischen Gegenstromprinzips sowie ein institutionalisierter direkter Austausch zwischen dem Bund und den Kantonen – das gilt nicht nur für raumplanerische Festlegungen, sondern ganz generell für die Weiterentwicklung des Schienennetzes. Auch dabei sind die Anliegen der Kantone in Bezug auf den Güterverkehr zu berücksichtigen. Im Kanton Zürich werden derzeit gestützt auf einen Prozess, in dem das Bundesamt für Verkehr, die SBB und ein breiter Kreis von Logistikakteuren einbezogen wurden,

Angebotsziele für den Schienengüterverkehr bis 2050 formuliert. Die Erkenntnisse daraus werden in die Erarbeitung der nächsten Ausbauprogramme Schiene einfließen. Die vorgesehenen Handlungsraumgespräche erachten wir dafür als geeignetes Gefäss.

### **Beantwortung des Fragenkatalogs zur Vernehmlassungsvorlage**

#### ***Zielsetzungen***

*1. Stimmen Sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?*

Ja. Basierend auf den im GVLK des Kantons Zürich identifizierten Trends (Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigten und damit verbundene Zunahme des Güterverkehrs, Siedlungsentwicklung nach innen und damit verbundene verstärkte Flächenkonkurrenz, Zunahme des Onlinehandels) und den klimapolitischen Zielsetzungen des Kantons Zürich (Netto-Null-Ziel für 2040, spätestens 2050) sind die Leitplanken so zu setzen, dass die Versorgung und Entsorgung weiterhin sichergestellt und der Güterverkehr möglichst energie- und flächeneffizient abgewickelt werden.

*2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?*

Variante 1. Um die in unserer Antwort zu Frage 1 erläuterte Balance zwischen Versorgungs- und Entsorgungssicherheit auf der einen Seite und einem energie- und flächeneffizienten Güterverkehr auf der anderen Seite zu erreichen, ist gemäss dem GVLK des Kantons Zürich der Bahnanteil im Güterverkehr zu sichern und zu stärken. Das Konzept weist der Eisenbahn einschliesslich des im Güterverkehr zentralen EWLK die Rolle des verlässlichen Rückgrates eines in Summe kombinierten Verkehrssystems zu. In diesem sind Strasse, Schiene und gegebenenfalls auch neue Transportkanäle aufeinander abgestimmt und miteinander verbunden. Im Gegensatz zu Variante 2 entspricht Variante 1 vollumfänglich dieser Stossrichtung. Solange die technologischen Perspektiven für einen im Betrieb CO<sub>2</sub>-freien Strassengüterverkehr über grosse Distanzen noch unklar und dessen Vorketten aus Batterieproduktion und Treibstoffbereitstellung weniger effizient sind, sollte auf die Vorteile des Schienengüterverkehrs nicht verzichtet werden.

### ***Zu den variantenübergreifenden Massnahmen***

*3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?*

Ja. Die mit den Modernisierungsvorschlägen verbundenen Effizienzgewinne in der Produktion des Schienengüterverkehrs sind dem bei der Antwort zur Frage 2 genannten Ziel zuträglich.

*4. Sind Sie einverstanden,*

*a) dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?*

Ja. Das Engagement des Bundes ist als Anstossfinanzierung zu verstehen, die den dafür notwendigen Impuls auslösen kann.

*b) dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?*

Ja. Vgl. Antwort zu Frage 4a. Über den vom Bund zu setzenden Impuls hinaus sollen die Unternehmen, die Schienengüterverkehr betreiben und von den aus der Massnahme resultierenden Effizienzgewinnen profitieren, die Kosten für die Modernisierung tragen.

*c) dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?*

Soweit sich das aus kantonaler Sicht beurteilen lässt: Ja.

*d) dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?*

Soweit sich das aus kantonaler Sicht beurteilen lässt: Ja.

*5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?*

Ja. Die Rheinschifffahrt ist neben Strasse und Schiene ein Verkehrsträger, der zur Robustheit des schweizerischen Import- und Exportverkehrs beiträgt. Es ist deshalb sinnvoll, dass er in diesem Kontext als integraler Bestandteil des schweizerischen Güterverkehrssystems verstanden und behandelt wird. Wesentlich für den Kanton Zürich ist, dass die Transporte von und nach den Rheinhäfen so weit wie möglich energie- und flächeneffizient auf der Schiene abgewickelt werden.

*a) Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?*

Ja, mit einer entsprechend ausgestalteten Leistungsvereinbarung kann sichergestellt werden, dass die schweizerischen Rheinhäfen ungeachtet der angestrebten stärkeren verkehrspolitischen Steuerung durch den Bund unternehmerisch handeln können.

6. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?*

Ja, dies entsprechend der Einschätzung bei Frage 5 sowie aufgrund der bei Frage 1 formulierten Prämisse der Energieeffizienz.

***Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante***

7. *Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:*

a) *durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?*

Ja. Entsprechend der Antwort zu Frage 2 sind die Vereinfachung der Mitfinanzierung sowie die punktuelle Erweiterung der Finanzierungstatbestände von Investitionen in KV-Umschlaganlagen, Anschlussgleise und Umschlagplattformen durch den Bund zu begrüssen.

b) *durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?*

Vgl. Antwort zu Frage 7a.

c) *durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?*

Da Umladevorgänge bei Transporten finanziell und zeitlich Aufwand verursachen, können solche finanziellen Anreize dazu beitragen, bestehende Nachteile der Schiene und des multimodalen Verkehrs auszugleichen.

I. *Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?*

Der Umschlags- und Verladebeitrag ist dann sinnvoll, wenn die Bedingungen an den verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Zielsetzungen des Bundes und der Kantone ausgerichtet werden.

II. *Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?*

Unseres Erachtens ist unabhängig vom gewählten Modus sicherzustellen, dass Zustellungen von Behältern des kombinierten Verkehrs gleichbehandelt werden, unabhängig davon, ob diese in der Schweiz auf der Strasse weitertransportiert oder auf den Schienen direkt zu den Empfängern transportiert werden. Wesentlich ist, dass dieser Verkehr auf grösseren und mittleren Distanzen überhaupt auf der Schiene abgewickelt wird.

d) *durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?*

Grundsätzlich ja. Wesentlich aber ist, dass alle Anlagen, die durch die öffentliche Hand mitfinanziert werden, insbesondere auch Anschlussgleise, weiterhin diskriminierungsfrei zugänglich bleiben.

8. *Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?*

Ja. Um die Elektrifizierung der bis anhin thermisch betriebenen Teile des Schienengüterverkehrs zu beschleunigen, sind solche Anreize sinnvoll.

***Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs***

9. *Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLK als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?*

Ja. Das GVLK des Kantons Zürich versteht den EWLK als integralen Bestandteil des Schienengüterverkehrs. Mit der technischen Weiterentwicklung und der finanziellen Förderung des Betriebs lässt sich die Zukunft dieser für die Netzwirkung des Schienengüterverkehrs essenziellen Produktionsform sichern. Der Kanton Zürich geht davon aus, dass die finanzielle Förderung des EWLK-Betriebs eine Überbrückungsmassnahme ist, bis die effizienzsteigernden Modernisierungsmassnahmen ihre kostensenkende Wirkung entfalten.

a) *Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLK dafür geeignet?*

Leistungsvereinbarungen mit klar definierten Zielen können ein geeignetes Mitfinanzierungs- und Steuerungsinstrument sein. Wir regen an, bei den Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLK die Kantone rechtzeitig miteinzubeziehen. Diese kennen die Potenziale der einzelnen Umschlag- und Verladeanlagen und können einen Beitrag für einen effizienten Mitteleinsatz leisten. Es ist zu überlegen, ob ein Sanktionsmechanismus vorgesehen werden sollte, für den Fall, dass die Leistungsvereinbarungen nicht eingehalten werden.

b) *Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?*

Ja. Dabei sind die Investitionsbeiträge und Betriebsabgeltungen so auszugestalten, dass sie die energetische, flächenmässige und betriebliche Effizienz von Anlagen, Fahrzeugen und Betriebsführung erhöhen.

c) *Sehen Sie andere Massnahmen (z. B. Ausschreibung des Angebots im EWLK) als geeigneter an?*

Wenn mehr als ein Anbieter interessiert ist, bestimmte EWLK-Leistungen zu erbringen, sollten diese in einem wettbewerblichen Verfahren vergeben werden. Zudem könnten EWLK-Leistungen im Sinne eines Sanktionsmechanismus in Fällen ausgeschrieben werden, in denen Leistungsvereinbarungen nicht eingehalten werden.

10. *Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?*

Ja, der Kanton Zürich hat bereits heute die wichtigsten Umschlaganlagen zwischen Schiene und Strasse im kantonalen Richtplan und die bedeutendsten Anschlussgleise in den regionalen Richtplänen verankert. Der vorgeschlagenen Weiterentwicklung des Konzepts für den Gütertransport, das nicht mehr in erster Linie auf das Bewahren, sondern auf das Entwickeln von Umschlaganlagen ausgerichtet ist und künftig Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsträgern berücksichtigt, steht er positiv gegenüber.

#### ***Rechtliche Anpassungen***

11. *Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?*

Ja. Ergänzend haben wir jedoch die folgenden Anpassungsvorschläge und Bemerkungen zum Gütertransportgesetz (GüTG):

#### ***Art. 2 – Rahmenbedingungen***

In Art. 2 Abs. 1 Bst. e GüTG ist der diskriminierungsfreie Zugang auch zu den Anschlussgleisen weiterhin vorzuschreiben. Zum einen aus grundsätzlichen Überlegungen im Sinne einer Gegenleistung für die Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand, zum anderen, um solche Anlagen gegebenenfalls auch als temporäre Verladestellen, zum Beispiel für Aushub, nutzen zu können. Dies im Sinne der im Kanton Zürich geltenden Bahntransportpflicht für Kies und Aushub (vgl. §§ 232 a Abs. 4 und 359 Abs. 1 lit. p Planungs- und Baugesetz [PBG, LS 700.1]).

#### **Antrag:**

Art. 2 Abs. 1 Bst. e GüTG soll wie folgt ergänzt werden: «den diskriminierungsfreien Zugang zu den KV-Umschlagsanlagen, *den Anschlussgleisen* und der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein.»

#### ***Art. 12 – Erschliessung***

Im neu eingefügten Abs. 2 wird festgehalten, dass die Kantone die Massnahmen der Raumplanung, mit denen sie für die Erschliessung der Industrie- und Gewerbebezonen mit Anschlussgleisen sorgen, in ihren Richtplänen festzulegen haben. Wir begrüssen diese Präzisierung, wobei wir darauf hinweisen, dass im Kanton Zürich gemäss § 30 Abs. 4 PBG Anschlussgleise in den regionalen Richtplänen, und somit nicht im kantonalen Richtplan, festgelegt werden.

*Art. 19a – KV-Umschlagsanlagen*

Mit dem neuen Abs. 1 wird geklärt, dass der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen und der zugehörigen Einrichtungen für den Güterumschlag eine Baubewilligung nach kantonalem Recht bedarf, solange diese Anlagen keine «KV-Umschlagsanlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung» darstellen (Abs. 2). In Abs. 3 wird neu geregelt, dass «KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung» vom Bundesrat im Konzept für den Gütertransport festgelegt werden. Es bleibt jedoch offen, wie diese Anlagen gegenüber den übrigen KV-Umschlagsanlagen abgegrenzt werden. Eine Erläuterung hierzu erscheint sinnvoll. Zudem ist sicherzustellen, dass die Lage und Ausgestaltung dieser Anlagen, die zweifellos grosse räumliche Auswirkungen aufweisen können, auf die übrigen raumwirksamen Aufgaben und Interessen des Kantons abgestimmt werden. In Abs. 4 wird neu festgelegt, dass die Kantone für die Berücksichtigung des im Konzept für den Gütertransport ausgewiesenen Bedarfs an zusätzlichen oder zu erweiternden KV-Umschlagsanlagen in der kantonalen Richtplanung sorgen. Wir haben keine Einwände gegen diese Präzisierung.

Antrag:

Art. 19a Abs. 3 soll wie folgt ergänzt werden: «Der Bundesrat legt *nach vorgängiger Konsultation der Kantone* im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung fest.»

**Weitere Bemerkungen**

*12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

- Sollte Variante 1 der Vorlage gewählt werden, zielen die Massnahmen klar auf die Stärkung des Schienengüterverkehrs und des kombinierten Verkehrs, was wir sehr begrüssen. Jedoch wird auf die Formulierung eines Verlagerungsziels verzichtet. Die Vorlage ist mit einem erheblichen Aufwand an öffentlichen Mitteln verbunden. Wir regen an, in der Vorlage ein quantitatives Verlagerungsziel zu verankern, etwa in Analogie zum quantitativen Verlagerungsziel im alpenquerenden Transitverkehr. Die Überprüfung der Erreichung des Verlagerungsziels würde gewährleisten, den Nutzen der nicht unerheblich einzusetzenden Bundesmittel periodisch nachzuweisen und allfällige Steuerungsmassnahmen einzuleiten.
- Eine synoptische Darstellung der Gesetzesanpassungen würde die Lesbarkeit und das Verständnis der Vorlage wesentlich erleichtern.

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:

**Kathrin Arioli**