

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 2. Juli 2025

698. Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport (Vernehmlassung)

Mit Schreiben vom 30. April 2025 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Kantone eingeladen, im Rahmen einer Vernehmlassung zur Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV, SR 742.411) sowie weiterer Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport Stellung zu nehmen.

1. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 8. Februar 2023 hat der Regierungsrat im Rahmen der Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG, SR 742.41) Stellung genommen (vgl. RRB Nr. 184/2023). Er hat sich darin für jene der zur Diskussion gestellten Varianten ausgesprochen, die auch eine befristete finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs vorsieht. Grundlage für die Stellungnahme des Regierungsrates zum GüTG war das Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Zürich, zu dessen Zielen das Sichern und Stärken des Bahnanteils im Güterverkehr samt dem Weiterbetrieb des Einzelwagenverkehrs gehört (vgl. RRB Nr. 988/2022).

Am 21. März 2025 haben die eidgenössischen Räte die Totalrevision des GüTG beschlossen. Vorbehältlich eines bis am 10. Juli 2025 möglichen Referendums bezwecken die verabschiedeten Reformen, den Warentransport mit den energie- und klimapolitischen Zielen der Schweiz in Einklang zu bringen und dabei auch die Bedeutung von Bahntransporten für die Versorgungssicherheit zu berücksichtigen. Insbesondere soll der Bund den Schienengüterverkehr im Inland und die Güterschifffahrt auf dem Rhein finanziell unterstützen. Der Bundesrat und die eidgenössischen Räte haben sich damit für jene Variante ausgesprochen, die auch der Regierungsrat in seiner Stellungnahme vom 8. Februar 2023 bevorzugt hatte. Im GüTG verankert sind nun insbesondere die finanzielle Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs, Umschlag- und Verladebeiträge sowie Investitionsbeiträge durch den Bund für technische Neuerungen und für klimafreundliche Fahrzeuge. Wichtig für den Fortbestand des Einzelwagenladungsverkehrs ist die Einführung der digitalen automatischen Kupplung. Zur entsprechenden Ausrüstung von Bahnwagen und Lokomotiven wird der Bund Pauschalbeiträge pro Fahrzeug auszahlen.

2. Zielsetzung

Mit der Totalrevision der GüTV konkretisiert der Bundesrat die von den eidgenössischen Räten beschlossenen Massnahmen zur Stärkung des Güterverkehrs per Bahn und Schiff. Weitere Anpassungen betreffen die folgenden Erlasse, um Kohärenz mit dem totalrevidierten GüTG und der GüTV herzustellen:

- Die Verordnung vom 19. Juni 2024 über die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen (SR 520.16)
- Die Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 27. März 2024 (SR 641.811)
- Die Gefahrgutbeauftragtenverordnung vom 15. Juni 2001 (SR 741.622)
- Die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (SR 742.122)
- Die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen vom 31. Oktober 2012 (SR 742.412)
- Die Gefahrgutumschliessungsverordnung vom 31. Oktober 2012 (SR 930.111.4)

Hinzu kommen Anpassungen von Reglementen und Richtlinien, insbesondere der Richtlinie über die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs mittels Leistungsvereinbarungen.

3. Beurteilung der Vorlage

Das Gütertransportgesetz wurde gemäss der Variante, die der Kanton Zürich aufgrund seiner verkehrspolitischen Grundsätze bevorzugt, einschliesslich Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs, revidiert. Entsprechend besteht das Hauptanliegen des Kantons Zürich darin, dass die Verordnung die im Gesetz festgehaltenen Ziele und Massnahmen nicht nur konkretisiert, sondern diesen auch möglichst gerecht wird. Soweit das aufgrund der Unterlagen zur Vernehmlassung beurteilt werden kann, ist dieses Anliegen mit den konkreten Regelungen zu den Investitionsbeiträgen sowie zu den Umschlags- und Verladebeiträgen fast vollumfänglich erfüllt. Hinzu kommen geringfügige Anpassungen bei den Bestimmungen zu den Anschlussgleisen, die zu einem beträchtlichen Teil Praxisanpassungen aufnehmen, die sich in den letzten Jahren ergeben haben. Die Anschlussgleise sind für den Kanton insofern relevant, als sie gemäss § 30 Abs. 4 lit. c. des Planungs- und Baugesetzes (LS 700.1) Bestandteil der behördenverbindlichen Planung sind.

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):

Mit Schreiben vom 30. April 2025 haben Sie uns zur Vernehmlassung zur Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV; SR 742.411) und weiteren Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport eingeladen. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen die Absicht des Bundes, die Revision des Gütertransportgesetzes (GüTG; SR 742.41) möglichst umgehend zu konkretisieren und auf den 1. Januar 2026 in Kraft zu setzen. Die Revision des GüTG wie auch der nun zu beurteilenden GüTV steht im Einklang mit den Strategien des Kantons Zürich im Hinblick auf den Gütertransport, insbesondere mit dem 2022 vom Regierungsrat festgesetzten Güterverkehrs- und Logistikkonzept, zu dessen Zielen das Sichern und Stärken des Bahnanteils im Güterverkehr gehört. Das Hauptanliegen des Kantons Zürich besteht darin, dass die Verordnung die im Gesetz festgehaltenen Ziele und Massnahmen nicht nur konkretisiert, sondern diesen auch möglichst gerecht wird. Dieses Anliegen sehen wir grundsätzlich als erfüllt an. Wir äussern uns im Detail nur zu Bestimmungen, für die im Erläuterungsbericht Alternativen dargelegt werden, sowie zu Artikeln, die wir als für den Kanton Zürich relevant erachten. Dazu gehören insbesondere auch die Anschlussgleise, da diese gemäss § 30 Abs. 4 lit. c des Zürcher Planungs- und Baugesetzes (LS 700.1) Bestandteil der behördenverbindlichen Planung sind.

1. **Art. 10 Abs. 4 Bst. e:** Wir begrüssen die Pflicht, (Anschlussgleis-)Anlagen während 20 Jahren in betriebsfähigem und sicherem Zustand zu halten, ausdrücklich. Sie wirkt Fehlinvestitionen entgegen und sorgt dafür, dass Anschlussgleise mindestens während zwei Jahrzehnten unbehindert benützt werden können.
2. **Art. 14 Abs. 2:** Hierzu werden im erläuternden Bericht zwei Varianten aufgeführt: Variante 1 enthält die im Verordnungsentwurf vorgesehene Obergrenze von 8000 Wagen pro Anschlussgleis, falls ein Umschlags- und Verladebeitrag von Fr. 40 pro empfangenem oder versendetem beladenen Bahnwagen vorgesehen wird. In Variante 2 wird auf eine Obergrenze verzichtet, was die Anzahl der Wagen angeht, bei gleichzeitiger Reduktion der Beitragshöhe auf Fr. 29. In der Botschaft zum GüTG wird ausgeführt, dass mit einem Beitrag von Fr. 40 ein

massgeblicher Einfluss auf den Verkehrsträgerentscheid erreicht wird (vgl. BBl 2024 300, S. 84). Insofern ist auf die Option einer Reduktion dieses Beitrags pro Wagen zu verzichten, weil nicht sichergestellt ist, dass dadurch dieselbe angestrebte Verlagerungswirkung erzielt wird. Entsprechend ist unbedingt ein Beitrag von Fr. 40 vorzusehen. Das quantitative Kriterium der vorgesehenen Obergrenze widerspricht dem Grundgedanken des Gesetzes einer zeitlich, aber nicht quantitativ begrenzten Unterstützung des Einzelwagenladungsverkehrs. Wir beantragen deshalb, diesen Absatz zu entfernen und einen Beitrag von Fr. 40 pro Wagen ohne zahlenmässige Obergrenze pro Anschlussgleis vorzusehen. Die Formel von Betrag pro Wagen (Fr. 40) und Obergrenze (8000 Wagen pro Anschlussgleis) ergibt sich allein aus der Höhe der Mittel, die aus dem Verzicht auf die Rückerstattung der Beiträge an den Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs frei werden. Das greift angesichts der Zielsetzung des GüTG zu kurz.

- 3. Art. 26 Abs. 1:** Hierzu werden im erläuternden Bericht zwei Varianten angeführt: Variante 1 sieht die im Verordnungsentwurf enthaltenen abgestuften Fördersätze für die Umrüstung auf die digitale automatische Kupplung (Fr. 5000 für Wagen mit den Baujahren 1995 bis 2009; Fr. 10 000 für Wagen mit Baujahren ab 2010) vor. Mit Variante 2 wird ein Förderbeitrag von Fr. 8000 für alle Wagen mit Baujahren ab 1995 vorgesehen. Wir können die Begründung zugunsten von Variante 1 nachvollziehen, wonach damit die Erneuerung des Wagenparks im Zug der Umstellung auf die digitale automatische Kupplung gefördert werden soll.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli