

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 1. Juli 2026

734. Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes und Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs (Vernehmlassung)

Mit Schreiben vom 12. Juni 2026 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantone eingeladen, im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG, SR 740.1) und zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs Stellung zu nehmen.

1. Ausgangslage

Gemäss dem GVVG soll der alpenquerende Güterschwerverkehr auf nachhaltige Weise von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Das Gesetz sieht vor, den Güterschwerverkehr auf den Transitstrassen durch die Alpen auf 650 000 Fahrten pro Jahr zu beschränken. Gemäss dem Bericht des Bundesrates über die Verkehrsverlagerung vom 19. November 2025 wird dieses Ziel nicht erreicht. Seit 2021 ist die Zahl der alpenquerenden Lastwagenfahrten wieder angestiegen – zuletzt von 916 000 im Jahr 2023 auf 960 000 im Jahr 2024. Zu den flankierenden Massnahmen, um das Verlagerungsziel zu erreichen, gehört neben der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe die finanzielle Unterstützung des Verlags von Gütersendungen im alpenquerenden Transport von der Strasse auf die Schiene. Der Bund unterstützt einerseits die Sendungen des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) mit Betriebsbeiträgen. Andererseits hat er bis Ende 2025 auch das Angebot der Rollenden Landstrasse – den Verlad ganzer Lastwagen auf die Bahn – mitfinanziert. 2025 wurde dieses Angebot eingestellt. Als Hauptgrund dafür wurde die schlechte Verfügbarkeit der Infrastruktur und die betriebliche Qualität auf den Zulaufstrecken im Ausland genannt. Gemäss den Ausführungen des UVEK schmälern dieselben Ursachen auch die Attraktivität des UKV und sind dementsprechend hauptsächlich verantwortlich für die Zunahme der Lastwagenfahrten, die mit einem Rückgang der Tonnagen auf den alpenquerenden Eisenbahnachsen einhergeht.

2. Zielsetzung

Mit der Vorlage will der Bund, im Einklang mit überwiesenen Vorstössen der eidgenössischen Räte, der Verlagerung von alpenquerenden Gütertransporten auf die Strasse Einhalt gebieten. Das UVEK schlägt konkret vor, durch eine Anpassung von Art. 8 GVVG die Fortführung der Betriebsbeiträge auch nach 2030 zu garantieren, diese Bestimmung jedoch dahingehend anzupassen, wonach eine jährliche kontinuierliche Reduktion der Betriebsbeiträge erfolgt. Neu soll die jährliche Reduktion erst ab 2030 vorgesehen werden. Dadurch soll eine flexiblere Handhabung der Abgeltungen ermöglicht werden. Bei Verschlechterungen der betrieblichen Qualität können die Abgeltungen erhöht werden, um die daraus resultierenden Mehrkosten der Betreiber zu kompensieren und so eine Verlagerung auf die Strasse zu vermeiden. Durch eine Anpassung von Art. 35 der Gütertransportverordnung (GüTV, SR 742.411) will der Bundesrat sodann künftig für Sendungen im alpenquerenden UKV von weniger als 600 Kilometern Distanz keine höheren Pauschalbeiträge mehr gewähren als für Sendungen, die über mehr als 600 Kilometer transportiert werden. Trotz dieser Abschaffung soll der bevorzugte Umgang für solche Sendungen kurzfristig erhalten bleiben, wie der erläuternde Bericht festhält.

3. Beurteilung der Vorlage

Die Vorlage entspricht grundsätzlich nicht nur den politischen Zielsetzungen des Bundes, sondern auch denjenigen des Kantons Zürich. Im kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept (RRB Nr. 988/2022) ist das Sichern und Stärken des Bahnanteils im Güterverkehr als Ziel formuliert. Das gilt auch für den alpenquerenden Transitverkehr, der den Kanton Zürich auf der Transitachse (Singen–Schaffhausen–)Bülach–Furttal/Limmattal(–Othmarsingen–Gotthard–Brescia) tangiert. Diese Achse soll im Zuge der vom Bundesrat am 19. November 2025 beschlossenen Stärkung der Ausweichstrecken zur Rheintalstrecke via Basel im Nordzulauf zur Neat bis 2028 auch zu einer Ausweichtransitachse für Verkehr zwischen Mittel- und Norddeutschland sowie Italien werden. Der entsprechende Korridor wird deshalb bis 2028 so ausgebaut, dass er auch von Güterzügen befahren werden kann, die Container von vier Metern Eckhöhe transportieren. Diese Umleitungen dürfen aus Sicht des Kantons Zürich die Trassenverfügbarkeit für den kantonalen und nationalen Schienengüterverkehr sowie für den regulären UKV nicht einschränken. In Bezug auf den alpenquerenden Transitverkehr ist dem Kanton Zürich vor allem daran gelegen, dass der reguläre UKV auf der rund 450 Kilometer langen Strecke zwischen Singen und Brescia aufrechterhalten wird. Ist das nicht der Fall, wird im Kanton Zürich

Schwerverkehr von der Schiene auf die Strasse verlagert, der neben der Zürcher Westumfahrung unter anderem auch die Nationalstrassenabschnitte Kleinandelfingen und Winterthur–Kemptthal zusätzlich belasten würde. Ersterer gehört gemäss dem Bericht 2024 des Bundesamtes für Strassen zu den Querschnitten mit den höchsten Verkehrszunahmen, letzterer zu den Abschnitten mit der höchsten Verkehrsmenge. Entsprechend sollte die in der geltenden Fassung der GüTV vorgesehene Möglichkeit, höhere finanzielle Beiträge an Sendungen von weniger als 600 Kilometern Distanz zu leisten, nicht abgeschafft werden. Denn Gütertransporte sind umso bahnaffiner, je länger ihre Transportwege sind. Je kürzer die Distanz, desto stärker schlägt in der Gesamtrechnung der Transporteure der Aufwand für den Umschlag zwischen Schiene und Strasse zu Buche. Das Risiko, dass Sendungen auf Distanzen von weniger als 600 Kilometern auf die Strasse verlagert werden, ist demnach grösser als bei Distanzen von mehr 600 Kilometern. Die in Aussicht gestellte kurzfristige Weiterführung der Möglichkeit, Transporte von weniger als 600 Kilometern Distanz stärker zu unterstützen, ist zu unverbindlich.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

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

Mit Schreiben vom 12. Juni 2026 haben Sie uns zur Vernehmlassung zur Änderung des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (SR 740.1) und zum Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs eingeladen. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Wir begrüssen die Absicht des Bundes, die infrastrukturellen und betrieblichen Mängel auf den Zulaufstrecken zu den Alpentransversalen durch die Schweiz mit einer zeitlichen Verlängerung der finanziellen Beiträge an Sendungen des unbegleiteten kombinierten Verkehrs (UKV) über 2030 hinaus und einer Flexibilisierung der Beitragshöhen auszugleichen.

Wir sind aber der Auffassung, dass die heute vorgesehene Möglichkeit, an Sendungen von weniger als 600 Kilometern Distanz höhere finanzielle Beiträge zu leisten, in der Gütertransportverordnung (GüTV, SR 742.411) nicht abgeschafft werden soll. Dies, weil Gütertransporte umso bahnaffiner sind, je länger ihre Transportwege sind. Je kürzer die Distanz, desto stärker schlägt in der Gesamtrechnung der Transpor-

teure der Aufwand für den Umschlag zwischen Schiene und Strasse zu Buche. Das Risiko, dass Sendungen auf Distanzen von bis zu 600 Kilometern auf die Strasse verlagert werden, ist demnach grösser als auf Distanzen von über 600 Kilometern. Der Kanton Zürich könnte von einer Verlagerung von UKV-Transporten auf die Strasse als Folge entsprechender Beitragssenkungen betroffen sein, da er Bestandteil der Transitachse (Singen–Schaffhausen–)Bülach–Furttal/Limmattal(–Othmarsingen–Gotthard–Norditalien, insbesondere Brescia) ist, deren Länge rund 450 Kilometer beträgt. Diese Verlagerung würde in den Agglomerationen des Kantons Zürich Nationalstrassenabschnitte tangieren, die zu den am stärksten belasteten Strassen der Schweiz gehören. Entsprechend stellen wir den folgenden **Antrag**:

Art. 35 Abs. 3 GüTV ist in seiner geltenden Fassung zu belassen.

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



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli