

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 2. September 2026

914. Konzept für den Gütertransport (Anhörung)

Mit Schreiben vom 16. Juni 2026 haben das Bundesamt für Verkehr und das Bundesamt für Raumentwicklung den Kantonen die Gesamtrevision des Konzepts für den Gütertransport zur Anhörung und Mitwirkung nach Art. 19 der Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1) sowie zur Prüfung auf allfällige Widersprüche zum kantonalen Richtplan gemäss Art. 20 RPV unterbreitet. Art. 19 Abs. 2 RPV verpflichtet die Kantone zudem, die interessierten kantonalen, regionalen und kommunalen Stellen anzuhören und die Mitwirkung der Bevölkerung sicherzustellen.

Stellenwert des Konzepts für den Gütertransport

Mit dem Konzept für den Gütertransport legt der Bundesrat gestützt auf Art. 4 des Gütertransportgesetzes (GüTG, SR 742.41) die Grundlagen für die Entwicklung der verschiedenen Anlagen des Gütertransports fest. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Gütertransport auf der Schiene und dem Wasser. Als Instrument nach Art. 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) zeigt das Konzept auf, wie der Bund seine Sachziele und Tätigkeiten im Hinblick auf die Erfüllung raumwirksamer Aufgaben abstimmt. Es formuliert die Position des Bundes zur langfristigen Ausrichtung der Planung von Anlagen des Gütertransports und dient der Abstimmung mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes sowie der kantonalen Richtplanung. Zudem setzt das Konzept Prioritäten und bildet die Grundlage für den Einsatz der finanziellen Mittel des Bundes. Im Unterschied zu den Sachplänen weist das Konzept keine verbindlichen räumlich-konkreten Festlegungen auf. Das Konzept schafft kein neues Recht und keine neuen Kompetenzen, sondern konkretisiert die Anwendung bestehender Bestimmungen und erhöht die Planungssicherheit für die beteiligten Akteurinnen und Akteure. Das Konzept ist nach Art. 22 RPV für die Behörden des Bundes, der Kantone und der Gemeinden verbindlich.

Gegenstand der Anhörung

Die Anhörung betrifft das aufgrund der Totalrevision des GüTG überarbeitete Konzept für den Gütertransport sowie das dazugehörige Verzeichnis der Anlagen. Gegenüber dem bisherigen «Konzept für den Gütertransport auf der Schiene» wird der Geltungsbereich auf den Gütertransport auf der Schiene und dem Wasser erweitert. Zudem werden

ein zusätzlicher Abstimmungsauftrag mit Seilbahnen und die zweckmässige Anbindung der im Konzept enthaltenen Güterverkehrsanlagen an das übergeordnete Strassennetz aufgenommen. Die Anlagenkategorien werden ergänzt und teilweise umbenannt. Neu aufgenommen werden die Anlagenkategorien «Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein» und «Anlagen für den Güterumschlag zwischen Schifffahrt auf Schweizer Binnengewässern und anderen Verkehrsträgern». Zudem wird der bisher auf den Verkehrsträger Bahn fokussierte Ansatz durch den Einbezug multimodaler Umschlagsplattformen, die Verknüpfung der für den Gütertransport bedeutsamen Verkehrsträger sowie die Anforderungen an deren Erreichbarkeit erweitert.

Parallel zur Gesamtrevision des bisherigen «Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene» wurde auch das Kapitel 4.6 «Güterverkehr» des kantonalen Richtplans im Rahmen der Teilrevision 2022 umfassend überarbeitet und vom Kantonsrat am 29. Juni 2026 festgesetzt. Die Überarbeitung basierte insbesondere auf der Konzeptstudie «Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050», die das Amt für Mobilität in den Jahren 2022/2023 unter Mitwirkung des Bundesamtes für Verkehr erarbeitet hatte.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben ans Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern (Zustellung auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an Gueterverkehr@bav.admin.ch):

Mit Schreiben vom 16. Juni 2026 haben Sie uns die Gesamtrevision des Konzepts für den Gütertransport, Grundlage des Bundes für die Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Gütertransport auf der Schiene und dem Wasser, zur Anhörung unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Durchführung des Mitwirkungsverfahrens

Im Auftrag des Bundes hat der Kanton Zürich die Vernehmlassung im kantonalen Amtsblatt publiziert und die Anhörung der interessierten kantonalen, regionalen und kommunalen Stellen sowie die Mitwirkung der Bevölkerung nach Art. 19 Abs. 2 der Raumplanungsverordnung (SR 700.1) durchgeführt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden geprüft und, soweit zweckmässig, in der vorliegenden Stellungnahme berücksichtigt. Einzelne Gemeinden kündigten an, ihre Stellungnahmen aufgrund der kurzen Anhörungsfrist während der Sommerferien direkt beim Bundesamt für Verkehr einzureichen.

Allgemeine Einschätzung

Wir begrüssen die Gesamtrevision des Konzepts für den Gütertransport. Mit der Anpassung an die revidierten gesetzlichen Grundlagen und der Erweiterung auf den Gütertransport auf der Schiene und dem Wasser trägt das Konzept den heutigen Anforderungen des Gütertransports Rechnung und wird als Instrument für die langfristige Planung weiterentwickelt. Es stellt ein Bekenntnis des Bundes zum Schienengüterverkehr als Bestandteil zeitgemässer Transportketten dar. Diese Ausrichtung deckt sich mit dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept des Kantons Zürich aus dem Jahr 2022. Dieses verfolgt neben der Sicherstellung der Erreichbarkeit für den Warentransport und der Umweltverträglichkeit des Güterverkehrs insbesondere das Ziel, den Anteil der Schiene am Güterverkehr zu erhöhen.

Das Kapitel 4.6 «Güterverkehr» des kantonalen Richtplans stimmt mit dem vorliegenden Entwurf des Konzepts hinsichtlich der Freiverladeanlagen sowie der Anlagen für den Güterumschlag zwischen Strasse und Schiene weitgehend überein. Hinsichtlich der Anlagen für den Güterumschlag zwischen der Schifffahrt auf Schweizer Binnengewässern und anderen Verkehrsträgern bestehen gegenüber dem kantonalen Richtplan und dem regionalen Richtplan Pfannenstil Abweichungen (vgl. Bemerkungen und Anträge zum Verzeichnis der Anlagen).

Die im Konzept aufgeführten bahnbetrieblichen Anlagen (Annahmehöfe, grosse Annahmehöfe, Formationsbahnhöfe und Rangierbahnhöfe) nehmen wir zur Kenntnis.

Bemerkungen und Anträge zum Konzept (Hauptteil)

Anlagenkategorien (Kapitel 4, S. 17 und 18)

Die Unterscheidung zwischen Umschlags- und Verladeanlagen einerseits und den bahnbetrieblichen Anlagen andererseits ist wesentlich, da nur Umschlags- und Verladeanlagen in den behördenverbindlichen Planungsinstrumenten der Kantone, Regionen und Gemeinden zu berücksichtigen sind. Annahmehöfe, grosse Annahmehöfe, Formationsbahnhöfe und Rangierbahnhöfe sind hingegen Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur und nicht Gegenstand der behördenverbindlichen Richtplanung. Die Übersicht zu Beginn des Kapitels 4 und die nachfolgenden Unterkapitel folgen unterschiedlichen Gliederungen, wodurch die Abgrenzung zwischen Umschlags- und Verladeanlagen und bahnbetrieblichen Anlagen weniger klar erkennbar ist als im bisherigen Konzept.

Antrag 1: Die Anlagenkategorien sind wie im bisherigen «Konzept für den Gütertransport auf der Schiene» in einer übersichtlichen Gesamtdarstellung aufzuführen und in Umschlags- und Verladeanlagen sowie Bahnhöfe des Güterverkehrs zu gliedern. Dabei sind Anschluss-

gleise, multimodale Umschlagsanlagen und Freiverladeanlagen den Umschlags- und Verladeanlagen sowie Annahmehäfen, grosse Annahmehäfen, Formationsbahnhöfe und Rangierbahnhöfe den Bahnhöfen des Güterverkehrs zuzuordnen. Anschlussgleise sind weiterhin als eigener Anlagentyp auszuweisen.

***Umschlags- und Verladeanlagen für den Gütertransport
(Kapitel 4.1, S. 21, 24 und 25)***

Die im Konzept aufgeführten bahnbetrieblichen Anlagen (Annahmehäfen, grosse Annahmehäfen, Formationsbahnhöfe und Rangierbahnhöfe) bilden wesentliche betriebliche Voraussetzungen für die im Konzept sowie in den kantonalen und regionalen Richtplänen festgesetzten Umschlags- und Verladeanlagen. Das Bundesamt für Verkehr ist gestützt auf Art. 6 Abs. 2 Bst. d der Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (SR 172.217.1) für die Planung und Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur zuständig. Während Umschlags- und Verladeanlagen als Schnittstellen zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern oder logistischen Einrichtungen dienen und dem kantonalen, regionalen oder kommunalen Planungsrecht unterstehen, handelt es sich bei den Bahnhöfen des Schienengüterverkehrs um Anlagen der Eisenbahninfrastruktur, welche die bahnbetrieblichen Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des Schienengüterverkehrs schaffen. Die grundsätzlichen Festlegungen sowie die Festlegungen zu den Freiverladen sollten deshalb um eine entsprechende Festlegung ergänzt werden.

Antrag 2: Die grundsätzlichen Festlegungen sowie die Festlegungen zu den Freiverladen sind durch folgende Festlegung zu ergänzen:

«Der Bund sorgt in den anschlussgewährenden Bahnhöfen des Schienengüterverkehrs für die erforderlichen Kapazitäten und Funktionalitäten. Er stellt die Erreichbarkeit der Verladeanlagen auf der Schiene sicher.»

**Bemerkungen und Anträge zum Verzeichnis der Anlagen
(Anhang zum Konzept)**

Freiverlad und Annahmehafen Stäfa (Anhang, S. 6 und 17)

Die Kapazitäten der Freiverladeanlagen Meilen und Stäfa sind aufgrund ihrer Verladegleislängen beschränkt. Diese betragen in Meilen 60 Meter und in Stäfa 80 Meter und unterschreiten damit das heute angenommene zeitgemässe Minimum von 100 Metern.

Bei der Gesamtüberarbeitung des Kapitels 4.6 «Güterverkehr» des kantonalen Richtplans wurde die Empfehlung der Konzeptstudie «Angebotsziele Schienengüterverkehr 2050», am rechten Zürichseeufer nur noch Meilen als Freiverladestandort vorzusehen, bewusst nicht über-

nommen. Stattdessen wurde der Freiverlad Stäfa aus dem regionalen Richtplan in den kantonalen Richtplan übernommen. Damit sollte sichergestellt werden, dass die bestehenden Freiverladestandorte bis zur Klärung eines geeigneten Ersatzstandorts behördenverbindlich gesichert bleiben. Im Einvernehmen mit der Planungsregion besteht die Absicht, mittelfristig einen geeigneten Ersatzstandort für die beiden bestehenden Freiverladeanlagen zu finden. Solange Lage und Machbarkeit eines solchen Ersatzstandorts ungeklärt sind, sollen beide Anlagen behördenverbindlich gesichert bleiben. Der Kanton Zürich hat weder die Entfernung des Freiverlads Stäfa beantragt noch wurde er in ein entsprechendes Verfahren einbezogen.

Antrag 3: Der Freiverlad Stäfa ist im Verzeichnis der Anlagen gemäss Anhang zum Konzept für den Gütertransport zu belassen.

Anlagen für den Güterumschlag zwischen der Schifffahrt auf Schweizer Binnengewässern und anderen Verkehrsträgern (Anhang, S. 27)

Das Verzeichnis der Anlagen soll mit den Festlegungen des kantonalen Richtplans und des regionalen Richtplans Pfannenstil abgestimmt werden. Im Verzeichnis des Anhörungsentwurfs sind Zürich Wollishofen und Zürich Tiefenbrunnen sowie Stäfa bereits enthalten. Der im regionalen Richtplan Pfannenstil festgelegte Standort Meilen fehlt hingegen.

In Bezug auf den Standort Stäfa weisen wir darauf hin, dass gemäss regionalem Richtplan Pfannenstil nach Ablauf der kantonalen Konzession im Jahr 2027 die Aufhebung des Kiesumschlags zugunsten einer Erholungsnutzung vorgesehen ist. Das Verzeichnis der Anlagen wird zu gegebener Zeit entsprechend anzupassen sein.

Antrag 4: Die Anlage Meilen gemäss Eintrag Nr. G1 des regionalen Richtplans Pfannenstil ist in das Verzeichnis der Anlagen für den Güterumschlag zwischen der Schifffahrt auf Schweizer Binnengewässern und anderen Verkehrsträgern aufzunehmen.

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



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli