

Sitzung vom 25. Januar 2023

**99. Motion (Ersatzabgabe Bahntransportpflicht bei LKWs mit
CO₂-neutralem Antrieb)**

Die Kantonsrätinnen Sonja Rueff-Frenkel, Zürich, und Ann Barbara Franzen, Niederweningen, sowie Kantonsrat Martin Farner-Brandenberger, Stammheim, haben am 28. November 2022 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen im Planungs- und Baugesetz und im Strassengesetz sowie nötigenfalls in weiteren Erlassen so anzupassen, dass bei der Bemessung der Ersatzabgabe berücksichtigt wird, wie der Abtransport erfolgt. Erfolgt der Abtransport mittels Lastwagen mit CO₂-neutralem Antrieb, soll die Ersatzabgabe substanziell reduziert oder sogar ganz erlassen werden.

Begründung:

Mit der Vorlage 5333 wurde die Bahntransportpflicht für Aushub und Gesteinskörnung festgelegt und u. a. im § 232a Abs. 2 und 3 PBG die Ersatzabgabepflicht eingeführt, wenn der Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung nicht möglich ist.

Mit dieser Gesetzesänderung wurde den Vorgaben des Richtplans entsprochen in dem Sinne, dass zwecks Entlastung des Strassenraums 35% des im Kanton abgebauten Kieses und abzulagernden Aushubs mit der Bahn zu transportieren sei (sog. Modalsplit).

Die Ersatzabgabe ist zu leisten, wenn die Pflicht zum Bahntransport besteht und dieser Pflicht nicht nachgekommen werden kann. Auch in städtischen Gebieten besteht eine Bahntransportpflicht, aber es fehlen in diesem Raum ganz offenkundig Möglichkeiten für eine Anbindung an das Schienennetz. Der Bauherr muss daher die Ersatzabgabe leisten.

Wenn der Bahntransport nicht möglich ist und somit der Abtransport mit Lastwagen erfolgen muss, dann sollte dieser möglichst CO₂-neutral erfolgen. In den letzten Jahren hat sich die CO₂-neutrale Mobilität auch im Bereich des Schwerverkehrs markant weiterentwickelt. Jetzt kann auch ein Anreiz gesetzt werden, dass entsprechende Fahrzeuge auch im Bau eingesetzt werden können.

Unglücklicherweise wird durch die Ersatzabgabe auch das Bauen massiv verteuert. Mit dem CO₂-neutralen Abtransport kann ein Bauherr in seinem finanziellen Interesse auf diese Position Einfluss nehmen und gleichzeitig den unvermeidbaren Strassenverkehr nicht klimaschädlich belasten.

Die Vorgabe des Modalsplits gemäss Richtplan wird nicht tangiert.

Eine Anpassung von §232a PBG und allenfalls weiteren gesetzlichen Bestimmung dient somit gleichzeitig dem Klima und sowohl privaten als auch öffentlichen Bauherren.

Beim Objektkredit Neubau FORUM UZH der Universität Zürich (Vorlage 5811) ist für die Ersatzabgabe beispielsweise 10 Mio. budgetiert.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion Sonja Rueff-Frenkel, Zürich, Ann Barbara Franzen, Niederweningen, und Martin Farner-Brandenberger, Stammheim, wird wie folgt Stellung genommen:

Die Einführung der Bahntransportpflicht geschah nicht aus ökologischen Überlegungen, sondern um den Strassenraum im Zürcher Unterland – insbesondere im Raum Eglisau – von Schwerverkehr zu entlasten. Die Strassentransportwege zu den grossen Kiesabbaugebieten und Aushubablagerungsstellen im Zürcher Unterland gelangen während des Morgen- und Abendverkehrs an verschiedenen Stellen an die Kapazitätsgrenzen. Durch den Stau entstehen Zeitverluste für alle Verkehrsteilnehmenden. Diesen Verhältnissen soll mit der Bahntransportpflicht durch eine stärkere Verlagerung der Aushubtransporte auf die Bahn entgegengewirkt werden. Die Schwerverkehrsentlastung der Strasse zugunsten des Bahntransports stellt eine wesentliche Voraussetzung dar, um die Nutzung der grossen Kiesabbaugebiete im Norden des Kantons wirtschaftlich und in grossem Umfang weiterentwickeln zu können.

Gemäss § 7 Abs. 1 der Verordnung über den Bahntransport von Aushub und Gesteinskörnung vom 3. Februar 2021 (BTV, LS 700.5) beträgt die Ersatzabgabe nach § 232a Abs. 3 des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (LS 700.1) Fr. 30 pro Tonne Aushub und Gesteinskörnung. Die Ersatzabgabe kommt dann zur Anwendung, wenn ein Bahntransport nicht oder nur teilweise möglich ist. Es besteht für die Bauherrschaften aber keine Wahlmöglichkeit, anstelle eines Bahntransportes die Ersatzabgabe zu leisten; wenn immer möglich, muss der Bahntransport im Sinne der BTV durchgeführt werden. Die Höhe der Ersatzabgabe von Fr. 30 pro Tonne ist so bemessen, dass ein Verzicht auf den Bahntransport nicht belohnt wird; die Bauherrschaften haben so einen starken Anreiz, alles zu unternehmen, um einen Bahntransport umzusetzen.

Da Baustellen nur im Ausnahmefall direkt an die Schiene angebunden sind, ist beim Bahntransport in der Regel ein Vorlauf mit dem Lastwagen zu einer Aushub-Umschlaganlage notwendig. Bei den Bauvorhaben, die

bis heute von der Pflicht betroffen waren, konnte ein Bahntransport umgesetzt werden. Die Kies- und Betonbranche ist zudem daran, das Angebot an Umschlaganlagen von der Strasse auf die Schiene auszubauen.

Die Motion erschwert die Zielerreichung der Bahntransportpflicht, da die Ersatzgabe einen Teil ihrer Anreizwirkung verlieren würde; Bauherrschaften könnten sich dann weniger um einen Bahntransport bemühen. Eine Aufweichung der Bahntransportpflicht würde auch die Gefahr mit sich bringen, dass die Investitionen der Branche, die aufgrund der neuen Pflicht getätigt wurden bzw. werden, nicht mehr wirtschaftlich wären.

Unbestritten ist, dass der Bahntransport das Bauen verteuert. Der Regierungsrat geht von Mehrkosten von 15 Mio. bis 25 Mio. Franken pro Jahr in der Summe aller betroffenen Bauvorhaben aus. Die Transportmehrkosten für einzelne Bauvorhaben betragen im Schnitt aber weniger als 2% der Gesamtkosten des Bauvorhabens.

Ein CO₂-armer Güterverkehr ist im Übrigen eine Massnahme der langfristigen Klimastrategie des Regierungsrates. Die Bahntransportpflicht betrifft nur Grossbaustellen, CO₂-armer Transport ist unabhängig von der Baustellengrösse oder vom Transportzweck anzustreben.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion KR-Nr. 447/2022 abzulehnen.

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

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli