

Antrag des Regierungsrates vom 10. September 2003

4102

**Beschluss des Kantonsrates
über den Bericht des Regierungsrates betreffend
die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 10. September 2001,

beschliesst:

I. Vom Bericht des Regierungsrates betreffend Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn wird Kenntnis genommen.

II. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

1. Ausgangslage

Gesetzliche Grundlage für Förderungsmassnahmen im Güterverkehr bildet Art. 26. Abs. 2 der Kantonsverfassung (LS 101): «Der Staat fördert den Güterverkehr mit der Bahn» sowie § 34 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 (PVG, LS 740.1). Mit § 34 PVG wurde der Regierungsrat verpflichtet, dem Kantonsrat einen Rahmenkredit zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn vorzulegen. Der Kantonsrat beschloss bisher drei Förderungsprogramme:

- Rahmenkredit von 15,5 Mio. Franken für die Jahre 1991 bis 1993 (Beschluss vom 21. Januar 1991; Vorlage 3058);
- Rahmenkredit von 9 Mio. Franken für die Jahre 1994 bis 1998 (Beschluss vom 21. März 1994; Vorlage 3354);
- Rahmenkredit von 8 Mio. Franken für die Jahre 1999 bis 2003 (Beschluss vom 10. Dezember 2001; Vorlage 3833 a).

Der Kantonsrat beauftragte den Regierungsrat mit dem dritten Rahmenkredit, dessen Wirksamkeit zu überprüfen und darüber per Mitte 2003 Bericht zu erstatten.

2. Langfristige Entwicklung des Güterverkehrs

2.1 Nationale und internationale Entwicklung

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat 2002 in einem Bericht die vorhandenen Verkehrsprognosen auf europäischer und schweizerischer Ebene zusammengestellt. Sie schätzen in der Regel die Entwicklung der Verkehrsleistungen (Tonnenkilometer, tkm) ab.

Bandbreite der Prognosen im Güterverkehr für die Schweiz

	Entwicklung Verkehrsleistung (tkm) 1997–2020 (23 Jahre)	Jährliche Wachstumsrate 1997–2020 (23 Jahre)
Schweiz	(mit Transit)	(mit Transit)
Gesamter Güterverkehr	45–91%	1,6–2,9%/Jahr
Strassengüterverkehr	44–89%	1,6–2,8%/Jahr
Schiengüterverkehr (inkl. kombinierter Verkehr)	48–96%	1,7–3,0%/Jahr

Auswertung der Grundlagendaten aus: Aggregierte Verkehrsprognosen Schweiz und EU – Zusammenstellung vorhandener Prognosen bis 2020, Bundesamt für Raumentwicklung (2002)

Verschiedene europäische Studien gehen für Europa von einem deutlich stärkeren Wachstum aus, für die nächsten 25 Jahre teilweise deutlich über 100%. Schweizerische wie europäische Prognosen erwarten, dass die Schiene ihren Verkehrsanteil in diesem wachsenden Markt halten wird. Wichtiger Faktor ist die zunehmende durchschnittliche Transportdistanz: Die Stärken der Bahn kommen vor allem auf grosse Distanzen zum Tragen.

2.2 Entwicklungen im Kanton Zürich und angrenzenden Gebieten

Eine 2003 abgeschlossene Untersuchung zeigt, dass sich der Güterverkehr innerhalb des Kantons Zürich und angrenzende Gebiete im Kanton Aargau (Raum Baden/Zurzach) in den vergangenen Jahren sehr unterschiedlich entwickelt hat. Während er im engeren Agglomerationsgebiet der Stadt Zürich (Regionen Zürich, Glattal, Limmattal und Furtal) um 17% zugenommen hat, nahm er im übrigen Untersuchungsgebiet um 4% ab. Die Bedeutung des kantonalen Binnenvverkehrs hat im Vergleich zu den Güterverkehrsbeziehungen zur übrigen Schweiz und zum Ausland abgenommen. Der Anteil der Schiene hat im Zeitraum 1993 bis 1998 um rund einen halben Prozentpunkt von

11,1% auf 10,6% abgenommen. Im Import-/Exportverkehr beträgt der Schienenanteil 35%. Die im kombinierten Ladungsverkehr (KLV) transportierten Mengen haben sich verdoppelt. Dessen Anteil am Gesamtverkehr ist zwar noch klein, aber deutlich wachsend. Für den KLV wird auch in den nächsten Jahren ein überdurchschnittliches Wachstum prognostiziert.

Güterverkehrsaufkommen im Kanton Zürich und angrenzenden Gebieten im Kanton Aargau (Raum Baden/Zurzach) 1993 und 1998 (ohne Transporte mit ausländischen Fahrzeugen)

	Strasse	Schiene	Kombinierter Verkehr	Total
	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t
1993	63 793	7 995	649	72 437
1998	69 979	8 340	1 310	79 629
Veränderung 1993–1998	10%	4%	102%	10%

Die Zürcher Studie schätzt die jährlichen Wachstumsraten des Verkehrsaufkommens (Tonnen) bis 2025 auf rund 1,2%. Auch wenn diese neue Prognose im Vergleich zu früheren Schätzungen ein tieferes Wachstum für den Kanton Zürich in Aussicht stellt, ist davon auszugehen, dass der Güterverkehr in den nächsten Jahren stärker als der Personenverkehr wachsen wird. Als Folge der weiter zunehmenden internationalen Verflechtung wird das stärkste Wachstum beim Import/Export-Verkehr erwartet. Das prognostizierte Wachstum für den Kanton Zürich ist vergleichbar mit den gesamtschweizerischen Erwartungen, wenn berücksichtigt wird, dass in der kantonalen Schätzung nur das Verkehrsaufkommen (Tonnen) in Rechnung gestellt und der Transitverkehr vernachlässigt wurde. Die zahlenmässig höheren Wachstumsraten auf nationaler und internationaler Ebene widerspiegeln somit vor allem die Auswirkung der wachsenden Transportdistanzen.

2.3 Aushub- und Kiesverkehr

Die Schiene besitzt eine besondere Stärke bei den Massengütern wie Baumaterialien und Brennstoffen. In diesen Verkehren ist sie auch auf verhältnismässig kurze Distanzen wettbewerbsfähig. Dies zeigt eindrücklich die Zunahme des Schienenverkehrs zwischen 1998 und 2001 um 50%, was auf die Baustofftransporte von und nach den Grossbaustellen zurückzuführen ist. Mit einem Anteil von gut 20% am

gesamten Aufkommen nimmt der Aushub- und Kiesverkehr im Kanton Zürich eine Sonderstellung ein. Rund 80% des Kieses stammen aus den grossen Abbaugebieten im Unterland, über 70% des Baustellenaushubs werden in dieses Gebiet transportiert. Ein Grossteil der Baustellentransporte fällt konzentriert an den Grossbaustellen des Kantons an (Beispiel: im Jahr 2002 stammten knapp 50% der Aushubmengen von den Grossbaustellen). Auf Grund der eher überdurchschnittlichen Bautätigkeit in den letzten Jahren werden die Mengen gegenüber heute eher abnehmen. Ein Grossteil der Transporte von und nach den Grossbaustellen wurde in den vergangenen Jahren mit der Bahn abgewickelt. Der Aushub, der ausserhalb der Grossbaustellen anfällt, wird dagegen überwiegend auf der Strasse transportiert. Im bestehenden Richtplan ausgeschiedene Aushubumschlagplätze wurden aus wirtschaftlichen Gründen nicht verwirklicht; eine Ausnahme bildet die Umschlaganlage der Debag in Zürich. Erschwerend wirkt sich aus, dass die Erhöhung der Gewichtslimite im Strassenverkehr auf 40 Tonnen trotz LSWA bei den Massengütern zu einer Verschlechterung der Konkurrenzfähigkeit der Bahn führen wird. Langfristig ist der Einsatz von weiterentwickelten Systemen im kombinierten Verkehr denkbar, die dann auch dezentral umgeladen werden können.

3. Güterverkehrspolitik der SBB

Das Angebot im Schienengüterverkehr wird weitgehend durch die Unternehmenspolitik der Marktführerin SBB Cargo geprägt. Die künftige Gestaltung der Angebote im Ganzzugsverkehr, Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) und kombinierter Ladungsverkehr (KLV) sind von zentraler Bedeutung auch für die kantonale Förderungspolitik.

3.1 Ganzzüge

Mit Ganzzügen werden vor allem Massengüter wie Erdölprodukte und Baumaterialien, aber auch Transporte für Kunden mit grossem Gutanfall (wie Post, Zuckerfabriken) abgewickelt. Diese Transportleistungen können rationell und ohne Benützung eines Rangierbahnhofs abgewickelt werden. Diese Angebote werden auch künftig ohne grosse Veränderungen angeboten. In diesem Segment haben auch Konkurrenten der SBB Chancen, in den Markt einzutreten.

3.2 Einzelwagenladungsverkehr (EWLV)

Der EWLV bildet das Herzstück des innerschweizerischen Schienengüterverkehrs, mit dem SBB Cargo rund die Hälfte des Umsatzes erwirtschaftet. Allerdings ist der EWLV nicht kostendeckend, und verschiedene Güterbahnhöfe mit kleinen Mengen wurden in den letzten Jahren zu Gunsten einer Konzentration auf die aufkommenstarken Güterbahnhöfe aufgegeben. SBB Cargo weist in diesem Segment ein jährliches Defizit von 36 Mio. Franken aus. Im EWLV werden gesamtschweizerisch rund 690 Güterzustellpunkte mit 600 Freiverladeanlagen und 2450 Anschlussgleisen bedient. Im Kanton Zürich werden rund 50 Bahnhöfe bedient.

Im Juni 2003 hat der Verwaltungsrat der SBB nach einer Variatenevaluation entschieden, dass das dichte Netz im Wesentlichen erhalten bleiben soll, allerdings verbunden mit einer Kostensenkung bei den Wagenzustellungen. Die SBB streben jährliche Einsparungen von rund 36 Mio. Franken und damit volle Kostendeckung an. Die Kostensenkung erfolgt hauptsächlich durch zeitliche Staffelung der Zustellung der Güterwagen. Erhalten heute die meisten Kunden ihre Waren vor 9 Uhr morgens, wird die Zustellung ab 15. Dezember 2003 in zwei Wellen erfolgen:

- Frühzustellung der Wagen wie bisher vor 9 Uhr morgens an den 64 verkehrsstärksten Güterzustellpunkten. Dies entspricht noch gut 50% (bisher 85%) der per Wagenladungsverkehr abgewickelten Mengen.
- Tageszustellung zwischen 9 und 16 Uhr für die übrigen verkehrschwächeren Zustellpunkte.

Das neue Konzept wird ab Mitte Dezember 2003 umgesetzt. Gemäss heutigem Planungsstand werden im Kanton Zürich die Städte Zürich, Winterthur und Dietikon in der ersten Welle bedient, die übrigen Bahnhöfe in der zweiten Welle.

3.3 Kombiniertes Ladungsverkehr (KLV)

Die Marktchancen des KLV liegen neben dem Alpen querenden Transitverkehr vor allem im internationalen Ziel- und Quellverkehr zu den Seehäfen und bedeutenden europäischen Wirtschaftsregionen. Im innerschweizerischen Verkehr kann der KLV gewisse Erfolge ausweisen, wie die Verkehre mit Abrollcontainern (ACTS), verschiedene Werkverkehre und Pendelverkehre zwischen der Westschweiz und Dietikon zeigen. Für den Binnenverkehr wollen die SBB das System «Cargo Domino» verwirklichen. Bei dieser Umschlagstechnik wird der

Wechselbehälter vom Lastwagenchauffeur horizontal umgeschlagen, ohne dass Terminals mit Krananlagen benötigt werden. Im Kanton Zürich sind für diesen Verkehr zwei Standorte vorgesehen: Dietikon und Winterthur.

Für den Umschlag von Containern vor allem im Verkehr mit den Seehäfen planen die SBB in der Schweiz den Bau von zwei Terminals im Raum Basel und Zürich, so genannten Gateways. Die Transporte zwischen den Gateways und den Seehäfen erfolgen hauptsächlich in regelmässig verkehrenden Ganzzügen. Vom Gateway aus erfolgt die Feinverteilung in der Region, wobei der Grossteil per Bahn auf die Anschlussgleise der Kundschaft zugestellt wird; nur ein kleiner Teil der Feinverteilung erfolgt über die Strasse. Für den Wirtschaftsstandort Zürich ist dieses Anschluss-System an die Seehäfen von grosser Bedeutung.

Der Gateway Zürich wird heute auf dem Areal des Güterbahnhofs betrieben. Diese Anlage stösst jedoch an Kapazitätsgrenzen und kann am heutigen Ort nicht erweitert werden. Zudem wird dieses Grundstück durch die Zufahrt zum geplanten Durchgangsbahnhof Löwenstrasse beeinträchtigt. Angesichts der starken Wachstumserwartungen muss deshalb eine leistungsfähigere Anlage an einem neuen Standort vorgesehen werden.

Die Kantone Aargau und Zürich haben in Zusammenarbeit mit den SBB in den vergangenen Jahren gemeinsam die möglichen Standorte für die neue Gateway-Anlage sorgfältig geprüft. Am besten geeignet erwies sich ein Standort auf dem Gebiet der Stadt Dietikon, der an den bestehenden Rangierbahnhof Limmattal angrenzt. Die wichtigsten Gründe, die zu diesem Ergebnis geführt haben, sind:

- Die optimale Verknüpfung mit dem Rangierbahnhof Limmattal sowie mit den nationalen und internationalen Transportketten. Dies ermöglicht kurze Umschlagszeiten Schiene/Schiene, was die Wettbewerbsposition der Bahn beim Sammeln und Verteilen in der Fläche stärkt.
- Mit dem Standort Limmattal werden strassenseitig kaum Ortszentren durchfahren. Die zusätzlichen Fahrten machen nur einen kleinen Bruchteil des heutigen Verkehrsaufkommens aus.

Der Gateway wird durch die SBB geplant und erstellt. Die SBB planen den Start für das Vorprojekt voraussichtlich Ende 2003. Der Gateway muss die heutige Anlage im Güterbahnhof Zürich rechtzeitig ablösen, um der wachsenden Verkehrsmenge gerecht zu werden bzw. um die am dortigen Standort vorgesehenen Bauvorhaben zu ermöglichen. Die zuständigen kantonalen Stellen werden das Projekt begleiten und darauf hinwirken, dass es möglichst in den Rangierbahnhof integriert und mit der Siedlungsentwicklung der angrenzenden Ge-

bierte abgestimmt wird. Auch wenn im Gateway ein Grossteil des Umschlags von Schiene zu Schiene erfolgt, sind die Auswirkungen auf das Strassennetz möglichst klein zu halten. Der neue Standort des Gateways soll mit der vorgesehenen Revision des Verkehrsrichtplans endgültig festgelegt werden.

4 Nationale und internationale Rahmenordnung

Die rechtlichen und fiskalischen Rahmenbedingungen für den Güterverkehr werden hauptsächlich auf Bundesebene festgelegt. Die bilateralen Verträge mit der Europäischen Union machen deutlich, dass die nationalen Rahmenbedingungen auch dem internationalen Kontext Rechnung tragen müssen. Der Bund subventioniert Anschlussgleise gestützt auf Art. 18 und 19 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; SR 725.116.2).

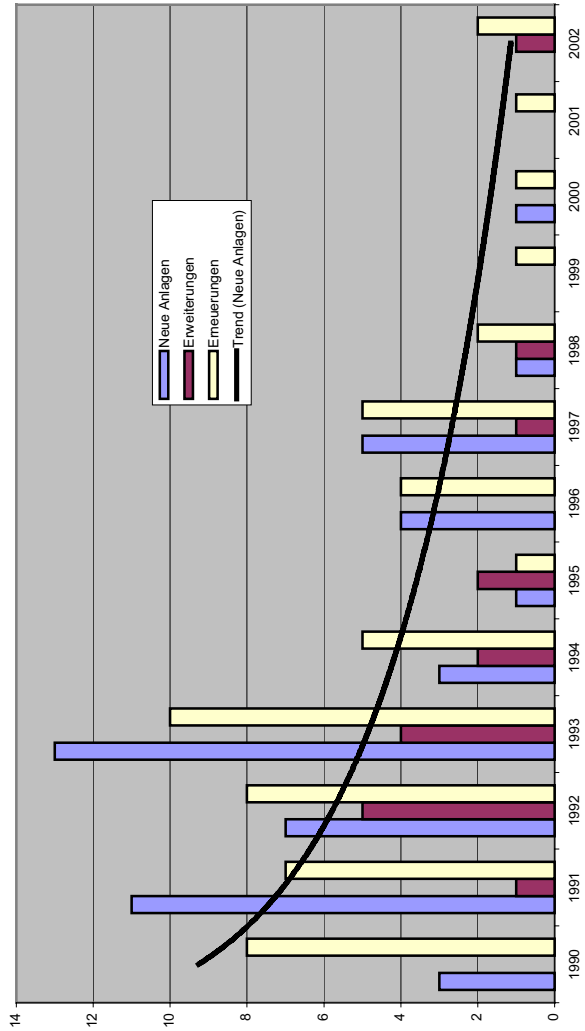
5 Beurteilung der bisherigen Förderungsmassnahmen des Kantons

5.1 Subventionierung von Anschlussgleisen und Umschlagsanlagen

Mit den drei Rahmenkrediten wurden von 1990 bis 2002 insgesamt Subventionen an 49 neue Anlagen, 17 Gleiserweiterungen und 55 Gleiserneuerungen geleistet. Praktisch der gesamte Bahngüterverkehr wurde im Jahr 2002 über vom Kanton unterstützte Anschlussgleise abgewickelt. Im Jahr 2002 handelte es sich um eine Transportmenge von rund 10 Mio. Tonnen. Eine durchschnittliche Nutzlast von 16 Tonnen pro Lastwagen angenommen, ersetzt der Bahntransport jährlich 625 000 Fahrten beladener Lastwagen (Leerfahrten noch nicht enthalten). Der Güterverkehr mit der Bahn ist und bleibt ein wichtiges verkehr- und umweltpolitisches Thema. Gerade deshalb müssen die Massnahmen der öffentlichen Hand stufengerecht und wirksam ausgestaltet werden.

Während in den ersten Jahren eine grössere Anzahl Subventionen zugesagt werden konnte – im Spitzenjahr 1993 waren es insgesamt 27 Zusagen –, nahmen in den letzten Jahren die Subventionsgesuche stark ab. Bis Mai 2003 wurden zu Lasten des dritten Rahmenkredites Subventionen von 1,6 Mio. Franken zugesichert, was einer Auslastung von 20% entspricht.

Entwicklung der Anzahl Subventionszusicherungen an Anschlussgleise:



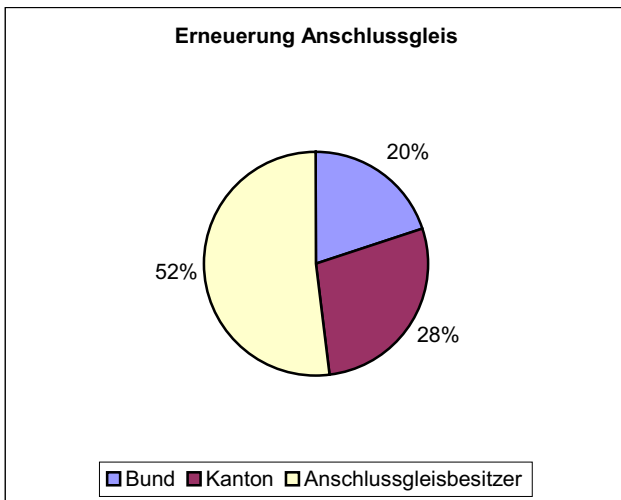
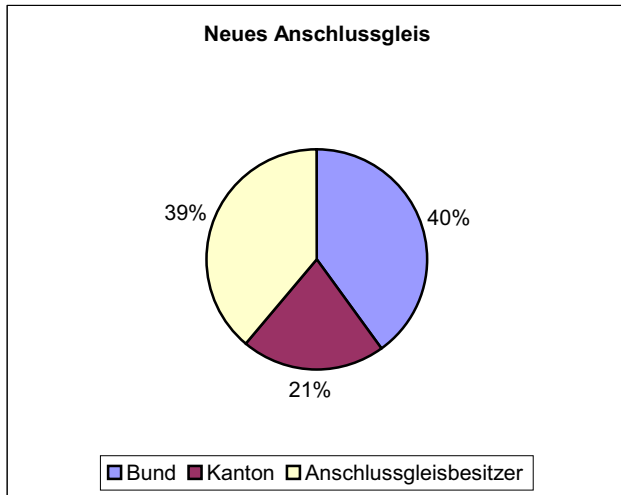
Neben dem Kanton leisteten auch der Bund und teilweise die SBB Beiträge:

- Der Bund zahlte in den letzten Jahren Beiträge von 40% an neue Gleise und 20% an Gleiserneuerungen.
- Die SBB zahlten Beiträge in Abhängigkeit ihrer kommerziellen Interessen.

Die kantonalen Subventionen ergänzen diejenigen des Bundes und der SBB. Für die Subventionsbemessung werden die betreffenden Beiträge von den anrechenbaren Kosten abgezogen. Auf dieser Grundlage werden Subventionssätze zwischen 15% und 35% angewandt, abhängig vom erwarteten Verkehrsaufkommen. Werden die Mengen im Nachhinein nicht erreicht, erfolgt eine teilweise Rückforderung.

Bei Gleisen mit grossem Verkehrsaufkommen betragen die Subventionen von Bund und Kanton zusammen bei neuen Gleisen durchschnittlich 60% der Kosten, bei Gleiserneuerungen 50%. Pro beförderte Tonne bedeutet der kantonale Anteil nur eine sehr geringe Senkung der Transportkosten. Es muss davon ausgegangen werden, dass die kantonalen Subventionen den Investitionsentscheid nicht massgeblich beeinflussen.

Durchschnittliche Kostenanteile beim Bau und bei der Erneuerung von Anschlussgleisen (allfällige Beiträge SBB nicht berücksichtigt):



5.2 Planungsmassnahmen und Förderung von Forschungs- und Pilotprojekten

Die in der Berichtsperiode durchgeführten Grundlagenarbeiten zum Güterverkehr im Kanton Zürich führten zu einer deutlich verbesserten Datenlage. So wurde eine fundierte Abklärung zur Notwendigkeit und Standortwahl für den Gateway Limmattal durchgeführt. Ebenso liegt umfangreiches Datenmaterial vor, auf dessen Grundlage raumplanerische Fragen beurteilt und entsprechende Massnahmen eingeleitet werden können. Der Kanton wird diese Grundlagenarbeiten auch künftig weiterführen, um Entwicklungen zu erkennen und um rechtzeitig und gezielt handeln zu können. Die Förderung von Forschungs- und Pilotprojekten wird künftig in beschränktem Rahmen aufrechterhalten und aus dem ordentlichen Budget finanziert.

5.3 Planungs- und baurechtliche Massnahmen

Das Planungs- und Baugesetz (PBG; LS 700.1) enthält verschiedene Vorschriften, welche die Position der Bahn begünstigen:

- § 24 lit. b und § 30 Abs. 4 lit. c PBG über die richtplanerischen Festlegungen von Anschlussgleisen und Umschlagsanlagen,
- § 44 a Abs. 3 PBG bezüglich der Gestaltungspläne für Materialgewinnung und Materialablagerung,
- § 96 Abs. 2 lit. c PBG betreffend Baulinien für Anschlussgleise,
- § 226 Abs. 5 PBG betreffend Auflagen in den Bewilligungsverfahren für Grossbauten, den Baustellenverkehr (Kies, Aushub usw.) mit der Bahn durchzuführen,
- § 237 Abs. 1 PBG betreffend die Erstellungspflicht von Anschlussgleisen bei Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehrsaufkommen.

Die bisher angestrebten Bahnanteile im Aushub- und Kiesverkehr für das Rafzerfeld (50% bzw. 75%) konnten auch mittels Auflagen bei Grossbaustellen und an die Kieswerke nicht erreicht werden. Im Jahr 2002 betrug der Bahnanteil beispielsweise 48% bei den Aushubtransporten bzw. 40% beim Kiestransport. Zurzeit wird eine Revision des Teilrichtplans Versorgung und Entsorgung vorbereitet, mit der auf kantonaler Ebene Ziele für den Bahnanteil im Kies- und Aushubverkehr festgelegt werden sollen.

6. Künftige Hauptstossrichtungen in der kantonalen Güterverkehrspolitik

Bereits in seinem Bericht an den Kantonsrat betreffend die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn vom 22. Dezember 1999 hatte der Regierungsrat die Gründe dargelegt, die ihn damals veranlassten, auf die Unterbreitung eines dritten Rahmenkredites zu verzichten. Der Kantonsrat beriet den Bericht am 18. September 2000 und überwies – entgegen dem Antrag des Regierungsrates – die Motion KR-Nr. 196/2000, welche die Fortsetzung des Rahmenkredites zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn für weitere drei Jahre verlangte. Die Motion wurde im Wesentlichen damit begründet, dass LSVA, Bahnreform und die technische Entwicklung der Bahnen die Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn sehr zukunftsfruchtig erscheinen liessen. Regierungsrat und Kantonsrat stimmten darin überein, dass der in der Folge beantragte dritte Rahmenkredit von 8 Mio. Franken für die Jahre 1999 bis 2003 einer Wirksamkeitskontrolle zu unterziehen sei.

Nachdem nun der Vollzug des Rahmenkredites nur eine geringe Nachfrage nach Subventionen ergeben hat und die ausgerichteten Subventionen keine wesentliche Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl entfalten, hat der Regierungsrat im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 beschlossen, die Subventionierung der Anschlussgleise und Umschlagsanlagen mit Wirkung ab 7. Mai 2003 aufzuheben. Seither eingetroffene Subventionsgesuche wurden sistiert. Der Kürzung des mit Kantonsratsbeschluss vom 10. Dezember 2001 bewilligten Rahmenkredites zur Förderung des Güterverkehrs mit der Bahn wird dem Kantonsrat im Rahmen des Sanierungsprogramms 04 als Massnahme 183 beantragt. Der Verzicht auf allgemeine Subventionen für Anschlussgleise wird den Mittelbedarf des Staates mittelfristig stark verringern. In den nächsten Jahren werden die bereits zugesicherten Subventionen ausbezahlt. Dafür sind im Voranschlag 2004 0,5 Mio. Franken, in der Finanzplanung der nachfolgenden Jahre abnehmende Beträge von 0,5 Mio. bis 0,1 Mio. Franken eingestellt.

Fortzuführen sind die wesentlich wirksameren Planungs- und Steuerungsmassnahmen zur Unterstützung der öffentlichen Hand und der Marktteilnehmer (Beispiel Gateway-Projekt) sowie die Unterstützung von Forschung und von Pilotprojekten durch gezielte Beiträge. Sehr wirksam – und im Rahmen des Verhältnismässigkeitsprinzips auch volkswirtschaftlich effizient – sind die auf das Planungs- und Baurecht abgestützten Auflagen. Dem Vollzug der betreffenden Vorschriften und der Gestaltung der Rahmenordnung bei der Revision des Planungs- und Baugesetzes ist daher grosse Aufmerksamkeit zu schenken. Bei der künftigen Richtplanung ist darauf hinzuwirken, dass der Güterumschlag Schiene/Strasse im Rahmen des betrieblich Vertretba-

ren möglichst dezentral, d. h. in der Nähe der Versender bzw. Empfänger erfolgt und der nach- bzw. vorlaufende Verkehr auf der Strasse möglichst ohne Belastung von Ortsdurchfahrten abgewickelt wird. Zu diesem Zweck sind weitere Standorte für dezentrale Umschlagsanlagen zu prüfen.

Der Mittelbedarf für die Aktivitäten im Bereich Planung und Steuerung des Güterverkehrs insgesamt und die Förderungsmassnahmen für Pilot- und Forschungsprojekte kann im Rahmen der ordentlichen Voranschlagskredite gedeckt werden.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, vom vorliegenden Bericht Kenntnis zu nehmen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Huber

Der Staatsschreiber:
Husi