



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Finanzierung

**Bundesamt für Verkehr, Mai 2016**

---

# **Totalrevision der Gütertransportverordnung**

## **Erläuterungen der einzelnen Bestimmungen**

---

Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

## Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage.....	3
2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen .....	6
2.1 Totalrevision der Gütertransportverordnung .....	6
2.2 Änderungen der Verordnung über die Gebühren und Abgaben des Bundesamtes für Verkehr (Gebührenverordnung BAV, GebV-BAV; 742.102) .....	30
2.3 Änderungen der Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen (531.40).....	31
2.4 Änderungen der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV; 641.811) .....	31
2.5 Änderungen der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV; 741.622) .....	32
2.6 Eisenbahnverordnung (EBV; 742.101) .....	32
2.7 Änderungen der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD; 742.412) .....	33
2.8 Änderung der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; 745.11) .....	33
2.9 Gefahrgutumschliessungsverordnung (GGUV; 930.111.4) .....	33



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

## 1. Ausgangslage

Der Bundesrat hat am 30. April 2014 die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes (14.036) zu Händen der eidgenössischen Räte verabschiedet. Das totalrevidierte Gütertransportgesetz wurde am 25. September 2015 vom Parlament verabschiedet. Es sieht eine Gesamtkonzeption zur Förderung des Güterverkehrs in der Fläche (GVidF) vor. Mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes werden das Anschlussgleisgesetz vom 5. Oktober 1990 (AnGG; 742.141.5) und das 'alte' Gütertransportgesetz vom 19. Dezember 2008 (GüTG; 742.41) in einem Gesetz zusammengefasst. Weiter beinhaltet die Vorlage Änderungen im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG; 725.116.2), im Strassenverkehrsgesetz (SVG; 741.01) sowie im Eisenbahngesetz (EBG; 742.101).

Die Vorlage hat einen engen Bezug zur Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), deren Beschlüsse und Verordnungsanpassungen am 1. Januar 2016 in Kraft treten. Deshalb sollen die Beschlüsse zur Totalrevision des GüTG, wie auch die Verordnungsanpassungen auf den 1. Juli 2016, d.h. so rasch als möglich, in Kraft gesetzt werden.

### Gegenstand

Gestützt auf die Totalrevision des Gütertransportgesetzes erfolgt eine Totalrevision der Gütertransportverordnung (GüTV). Im Zuge der Totalrevision werden die Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs (BGFV; 740.12) und die Verordnung über die Anschlussgleise (AnGV; 742.141.51) aufgehoben und in die 'neue GüTV' integriert. Die Bestimmungen der 'alten GüTV' (742.411) werden - mit Ausnahme der Bestimmungen zum Transport gefährlicher Güter - ersatzlos gestrichen.

Des Weiteren erfolgen in diesem Rahmen Anpassungen an folgenden Verordnungen (vgl. Anhang der GüTV):

Verordnung vom 4. November 2009 über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen (531.40);

Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV; 641.811);

Verordnung vom 15. Juni 2001 über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse, Schiene und Gewässern (Gefahrgutbeauftragtenverordnung, GGBV; 741.622);

Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV; 742.141.1)

Verordnung vom 25. November 1998 über die Gebühren und Abgaben des Bundesamtes für Verkehr (Gebührenverordnung BAV, GebV-BAV; 742.102);

Verordnung vom 31. Oktober 2012 über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD; 742.412);



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB; 745.11)  
Verordnung vom 31. Oktober 2012 über das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung von Gefahrgutumschliessungen (Gefahrgutumschliessungsverordnung, GGUV; 930.111.4).

### Übersicht über die Verordnungsanpassungen

Sämtliche Verordnungen, welche sich aktuell auf das bestehende Gütertransportgesetz oder das Anschlussgleisgesetz stützen, müssen revidiert werden, weil sie nach der Totalrevision des GÜTG auf eine neue gesetzliche Basis gestellt werden. Im Zuge dieser Anpassungen, welche rein formalen Charakter haben, werden - wo dies notwendig oder zweckmässig ist - auch inhaltliche Anpassungen in den Verordnungstexten vorgenommen.

Verordnung	Kurzkommentar	Kapitel
Verordnung vom 4. November 2009 über die Förderung des Bahngüterverkehrs (BGFV); 740.12	Totalrevision; die 3 'alten' Verordnungen werden aufgehoben und deren Inhalt zu einer 'neuen' Gütertransportverordnung zusammengeführt.	2.1
Verordnung vom 26. Februar 1992 über die Anschlussgleise (AnGV; 742.141.51)		2.1
Verordnung vom 4. November 2009 über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GÜTV); 742.411		2.1
Verordnung vom 4. November 2009 über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen (531.40)	Anpassung im Ingress sowie Ersatz eines Ausdruckes in der ganzen Verordnung.	2.2
Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV; 641.811)	Anpassungen in den Bestimmungen betreffend die Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs	2.3
Eisenbahnverordnung	Ergänzung von zwei Artikeln, gemäss welchen beim Erlass von Fahrdienstvorschriften und der AB-EBV anschlussgleisspezifische Anforderungen zu berücksichtigen sind.	2.5



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

Verordnung vom 25. November 1998 über die Gebühren und Abgaben des Bundesamtes für Verkehr (Gebührenverordnung BAV, GebV-BAV; 742.102)	Anpassung der Formulierung, da das BAV neu keine Zustimmungsverfügungen für Anschlussgleise mehr erlässt. An der Höhe der Gebühren ändert sich nichts.	2.6
Personenbeförderungsverordnung (VPB; 745.11)	Streichung der Verweise auf vom UVEK zu erlassende Ausführungsbestimmungen, da diese nicht bestehen.	2.8
Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV; 741.622)	Diese Verordnungen mit Bezug zu Gefahrgut stützen sich alle auf das 'alte' GÜTG. Da dieses totalrevidiert wird, muss im Ingress jeweils der neue GÜTG-Artikel stehen; z.T. werden auch kleine inhaltliche Anpassungen vorgenommen.	2.4
Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD; 742.412)		2.7
Verordnung über das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung von Gefahrgutumschließungen (GGUV; 930.111.4)		2.9

Die Vorlage zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes sieht u.a. auch Änderungen im Eisenbahngesetz (EBG; 742.101) vor. Der Bund sorgt mit den neuen Instrumenten (Netznutzungskonzept und Netznutzungspläne) für eine sinnvolle Nutzung und Verteilung der verfügbaren Kapazitäten des Schienennetzes auf die Nutzergruppen des Personen- und Güterverkehrs. Dies erfordert Anpassungen in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) und der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; 742.122).

Zu diesen Verordnungsanpassungen wurde eine separate Anhörung durchgeführt. Die Änderungen in Art. 9a, Art. 9b und Art. 9c EBG und in den entsprechenden Ausführungsbestimmungen in der KPFV und NZV sollen um ein halbes Jahr verzögert auf den 1. Januar 2017 in Kraft treten.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

### Grundlagen

- Die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes vom 30. April 2014 ist unter nachfolgendem Pfad publiziert. Sie stellt die Grundlage für die Verordnungsanpassungen dar: <https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2014/3827.pdf>
- Gütertransportgesetz vom 25. September 2015: <https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2015/7279.pdf>

## **2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen**

### **2.1 Totalrevision der Gütertransportverordnung**

Die wichtigsten Anpassungen auf Stufe Verordnung ergeben sich aus der Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG). Das GüTG umfasst neu auch Bestimmungen, die bisher im Anschlussgleisgesetz geregelt waren. Die rechtlichen Anpassungen in diesem Bereich werden in erster Linie in der Gütertransportverordnung (GüTV) konkretisiert. Diese wird wie das GüTG einer Totalrevision unterzogen.

Die drei Verordnungen BGFV, AnGV und GüTV werden aufgehoben. Verbleibende Bestimmungen werden neu in einer einzigen, neuen Verordnung zusammengeführt und mit neuen Bestimmungen, die sich aus dem totalrevidierten GüTG ergeben, ergänzt. In Anlehnung an das GüTG trägt diese Verordnung den Titel Gütertransportverordnung (GüTV). Die Gliederung der neuen Gütertransportverordnung orientiert sich am Aufbau des totalrevidierten GüTG und umfasst die Abschnitte:

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen
2. Abschnitt: Investitionsbeiträge
3. Abschnitt: Betriebsbeiträge
4. Abschnitt: Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene
5. Abschnitt: Investitions- und Betriebsbeiträge an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge
6. Abschnitt: Anschlussgewährung, Planung und Bau von Anschlussgleisen
7. Abschnitt: Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen
8. Abschnitt: Abweichungen von den Vorschriften für Bau, Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen
9. Abschnitt: Verantwortlichkeit und Haftpflichtversicherung bei Anschlussgleisen
10. Abschnitt: Aufsicht über die Anschlussgleise
11. Abschnitt: Schlussbestimmungen



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

Sämtliche dieser Bestimmungen sind mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union kompatibel. Nach Artikel 35 des Landverkehrsabkommens (LVA)<sup>1</sup> ist es der Schweiz erlaubt, finanzielle Unterstützungsmassnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs zu ergreifen. Die in dieser Vorlage beschriebenen finanziellen Förderinstrumente verursachen keine unverhältnismässigen Wettbewerbsverzerrungen. Die Instrumente sind zudem nicht diskriminierend ausgestaltet, sodass auch ausländische Unternehmen von den Fördermassnahmen profitieren können. Die Grundsätze nach Art. 32 LVA werden somit eingehalten.

## **1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen**

### **Art. 1** Gegenstand

Die Verordnung enthält insbesondere die Ausführungsbestimmungen zum totalrevidierten Gütertransportgesetz.

### **Art. 2** Begriffe

lit. c.

Die Legaldefinition in Art. 2 lit. c GüTV bezeichnet Anschlussgleise als Gleise, die weder zur Infrastruktur noch zu den Eisenbahnen im Sinne des EBG gehören. Sie sind also vom Anwendungsbereich des EBG ausgenommen, soweit die Eisenbahngesetzgebung nicht explizit als anwendbar erklärt wird. Ferner bestimmt Art. 2 lit. c GüTV, dass die Gleisanlage dem Gütertransport dienen muss, um von der GüTV erfasst zu werden.

Gewisse Sonderfälle, wie beispielsweise Gleisanlagen, die der Erschliessung von Depotanlagen historischer, nicht konzessionierter Bahnvereinigungen dienen, wurden bis anhin behelfsmässig als Anschlussgleise behandelt. Neu werden diese den Eisenbahnen zugewiesen (Art. 62 Abs. 3 EBG).

Gleisanlagen können in fünf Kategorien eingeteilt werden:

- Gleise, die zur Infrastruktur gehören (Art. 62 Abs. 1 und 2 EBG);
- Gleise, die nicht zur Infrastruktur, jedoch zu den Eisenbahnen gehören (Art. 62 Abs. 3 EBG);
- Anschlussgleise;
- dem Militärgesetz unterliegende Gleisanlagen;
- übrige Gleisanlagen, welche der kantonalen Zuständigkeit unterworfen sind.

Der Begriff Anschlussgleise umfasst nicht nur die Gleise an sich, sondern auch die zugehörigen Anlagen wie etwa Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen oder Kunstbauten (z.B. Brücken).

---

<sup>1</sup> SR 0.740.72



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

In Bezug auf die historischen Eisenbahnanlagen (konzessionierte und nicht konzessionierte) sei an dieser Stelle erwähnt, dass, da den Bestimmungen des GÜTG und der GÜTV nicht unterliegend, kein Übergang des Eigentums an der Anschlussvorrichtung stattfindet (vgl. Art. 27 Abs. 2 GÜTG).

lit. d.

Die Anschlussweiche wird neu zur Eisenbahninfrastruktur gezählt (vgl. Art. 27 Abs. 2 GÜTG). Dasselbe gilt für Fahrleitungs-, Bahnrückstrom- und Erdungsanlagen (vgl. Anhang 4 EBV<sup>2</sup>) sowie Schutzweichen, Entgleisungsvorrichtungen und allfällige Signale, unter Einschluss deren Einbindung in die Sicherungsanlage. Dies ist insofern sachgerecht, als dass die Anschluss- und die Schutzweiche sowie die Signale mit Einbindung in die Sicherungsanlage eine Einheit bilden.

In Bezug auf Fahrleitungsanlagen liegt die Grenze zwischen Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisanlage, vorbehältlich einer anderen vertraglichen Regelung, beim Gleistrenner.

Die Grenze zwischen Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisanlage wird inskünftig visuell durch die Merktafeln *Anfang Anschlussgleis* bzw. *Ende Anschlussgleis* gemäss Ziff. 2.6.12 R. 300.2. FDV<sup>3</sup> kenntlich zu machen sein.

### **Art. 3** Transport gefährlicher Güter

Die Bestimmung entspricht sinngemäss dem Inhalt von Artikel 1 der Gütertransportverordnung vom 4. November 2009, welche im Rahmen der Totalrevision der GÜTV aufgehoben wird.

## **2. Abschnitt: Investitionsbeiträge**

### **Art. 4** Beiträge und Darlehen

Dieser Artikel enthält die Grundzüge zur Gewährung von Beiträgen und Darlehen, gestützt auf Art. 8 GÜTG. Während im Inland ausschliesslich A-Fonds-perdu-Beiträge geleistet werden, sind für die Anlagen im Ausland auch unverzinsliche, rückzahlbare Darlehen des Bundes möglich.

Als objektive Beurteilung des Stellenwerts der Anlage im Ausland gilt deren Beitrag zum verkehrspolitisch relevanten Ziel der Verkehrsverlagerung nach GVVG<sup>4</sup>. Entsprechend dieser Einordnung werden die Mittel in Form von unverzinslichen rückzahlbaren Darlehen, A-Fonds-perdu-Beiträgen oder einer Kombination davon, gewährt.

---

<sup>2</sup> Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV), SR **742.141.1**

<sup>3</sup> Schweizerische Fahrdienstvorschriften, SR **742.173.001**

<sup>4</sup> Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene vom 19. Dezember 2008, GVVG, SR 740.1.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

### Abs. 3

Es besteht ein zentrales Interesse des Bundes, dass die mit Bundesgeldern gewährten Darlehen für KV-Umschlagsanlagen im Ausland zurückbezahlt werden. Dies bedingt Sicherstellungen in der Höhe des Risikos, weshalb die Darlehen des Bundes für Investitionsbeiträge im Rahmen dieser Verordnung nur gegen entsprechende Sicherheiten gewährt resp. ausbezahlt werden. Dies entspricht der heutigen Praxis.

Mit der neuen Bestimmung erfolgt gleichzeitig die Möglichkeit, auch für A-Fonds-perdu-Mittel ein Grundpfand oder eine Bankgarantie zu verlangen. Damit wird die Bedeutung bzw. das Interesse des Bundes an einem langfristigen und nachhaltigen Betrieb einer Anlage bekräftigt. Bankgarantien werden nur von erstklassigen Bankinstituten akzeptiert. Bei Garantien durch ausländische Banken müssen diese über eine Niederlassung in der Schweiz verfügen. Zudem muss der Gerichtsstand Bern sein.

### Abs. 4

An den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr werden in Abweichung vom Grundsatz nach Abs. 1 unverzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt. Bei bedingt rückzahlbaren Darlehen erfolgt keine Rückzahlung, insofern das Bauwerk vollendet und entsprechend seinem vorgesehenen Zweck genutzt wird. Jedoch ist die Anlage in der Finanzbuchhaltung der Empfängerin des Investitionsbeitrags zu aktivieren. Diese Form der Mittelgewährung ist bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur üblich.

Mit den Beschlüssen zum GÜTG hat das Parlament unterstrichen, dass es sich bei den Basler Rheinhäfen um eine Infrastruktur von nationaler Bedeutung handelt. Daher stellt sich generell die Frage nach einer Beteiligung des Bundes an dieser Infrastruktur. Sollte der Bundesrat und/oder das Parlament zu einem späteren Zeitpunkt eine Beteiligung des Bundes an den Häfen als politisch sinnvoll erachten, so könnten die bedingt rückzahlbaren Darlehen in Eigenkapital umgewandelt werden, ohne dass dies Auswirkungen auf die Bundesfinanzen hat. Würde der Bundesbeitrag dagegen in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen gewährt, so müsste der Bund ein zweites Mal Mittel in die Hand nehmen, wenn er aufgrund eines entsprechenden politischen Entscheids zu einem späteren Zeitpunkt Teilhaber an den Häfen werden möchte.

## **Art. 5** Voraussetzungen

### Abs. 1

Die hier definierten Mindestmengen, welche über ein Anschlussgleis umgeschlagen werden müssen, damit dieses förderwürdig ist, entsprechen den aktuell geltenden Vorgaben gemäss Anschlussgleis-



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

verordnung. Die Höhe dieser Schwellenwerte hat sich bewährt. Um eine möglichst hohe Planungssicherheit zu gewährleisten, sollen sie weiterhin auf Verordnungsstufe beibehalten werden. Die jährlichen Mindestmengen sind in einem mittelfristigen zeitlichen Kontext zu verstehen und können in einzelnen Jahren unterschritten werden.

Neue private Anlagen zur Bereitstellung von Zügen zur Überfuhr vom Anschlussgleis oder Terminal auf die übergeordnete Bahninfrastruktur können in begründeten Ausnahmefällen Investitionshilfen erhalten. Anlagen zur Bereitstellung von Zügen gehören in der Regel zur öffentlichen Eisenbahninfrastruktur und sind über die dafür vorgesehenen Finanzierungsinstrumente zu realisieren.

Eine Voraussetzung, überhaupt Finanzhilfen zu erhalten, ist die grundsätzliche Wahlfreiheit, mit welchem Verkehrsträger ein Transport erfolgt; d.h. ein Verkehrsträger darf nicht aufgrund gesetzlicher Bestimmungen (praktisch) ausgeschlossen bzw. vorgeschrieben sein. Solche Transporte könnten Beförderungen gefährlicher Gütern sein: beispielsweise radioaktive Stoffe, für die der Transport auf der Strasse aufgrund der Strecken- oder Güterklassifizierung stark eingeschränkt oder auf gewissen Strecken ganz verboten ist.

Darüber hinaus gibt es Bauprojekte, für die beispielsweise eine mit der Baubewilligung verbundene Auflage besteht, wonach ein Teil oder alle entstehenden Transporte auf der Schiene abgewickelt werden müssen. Solche Projekte erfüllen die Voraussetzungen einer Beteiligung des Bundes ebenfalls nicht, da es sich hierbei nur um eine befristete Bau- oder Betriebstätigkeit, nicht jedoch um eine längerfristige Umstellung der Logistik eines Unternehmens handelt.

Abs. 2

Neu wird auch für die Mitfinanzierung des Bundes an einer KV-Umschlagsanlage bzw. an Hafenanlagen für den Güterumschlag im KV eine Mindestmenge an Umschlägen auf Verordnungsstufe definiert. Sie wird mit 5 000 Twenty Foot Equivalent Units (TEU) festgelegt. Damit wird eine international standardisierte Einheit herangezogen, die zur Zählung von ISO-Containern verschiedener Grössen und zur Beschreibung der Ladekapazität üblich ist. Mit der Formulierung, dass diese Mindestmenge "zwischen Verkehrsmitteln umgeschlagen werden", sind ausdrücklich auch jene Anlagen erfasst, die einen auf der Schiene angelieferten Container wieder auf der Schiene weiterleiten (Gateway-Funktion, z.B. bei Import-/Exportverkehren). Zugleich grenzt diese Formulierung ein, dass nur tatsächliche Umschläge zwischen Verkehrsmitteln und nicht Umschläge zu Lagerzwecken an die Umschlagsmenge angerechnet werden.

Abs. 3, 4

Die Grundsätze, wonach sich der Gesuchsteller mit eigenen Mitteln an der Investition beteiligen und auch den diskriminierungsfreien Zugang gewährleisten muss, entsprechen den bisher geltenden Ver-



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

ordnungsbestimmungen. Hingegen wird neu bei kleineren Projekten, die in der Regel vorwiegend unternehmensinternen Logistikprozessen dienen, eine Abweichung von der Diskriminierungsfreiheit möglich, was allerdings eine Kürzung der Finanzhilfe nach sich zieht.

Mit der Vorgabe in Bst. c soll sichergestellt werden, dass nur ein eigenständiges Unternehmen Investitionsbeiträge für eine KV-Umschlagsanlage von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung erhält. Diese Voraussetzung wäre z.B. nicht erfüllt, wenn sich verschiedene Akteure lediglich zusammenschließen. Bei Umschlagsanlagen mit nationaler Bedeutung und entsprechender Investitionshöhe ist es zentral, dass ein eigenständiges Unternehmen die Verantwortung übernimmt. Eine organische Trennung mit einer selbstständigen Eigentümerin der KV-Umschlagsanlage erleichtert die Durchsetzung und Überprüfung der Diskriminierungsfreiheit (keine Möglichkeit der internen Verrechnung von Leistungen) und schafft die notwendige Transparenz bezüglich Preisen und sonstiger Konditionen gegenüber den Kunden, als auch dem Subventionsgeber.

#### **Art. 6** Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs

##### Abs. 1

Die Gewährung der Beiträge ist mit Auflagen verbunden. Dazu zählt nach Art. 8 GÜTG insbesondere die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Anlagen. Dieser Grundsatz wird bereits heute berücksichtigt. Mit dieser neuen Bestimmung soll jedoch die Definition des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Anlagen auf Verordnungsstufe konkretisiert werden.

In den Bst. a-d werden einheitliche Regeln bei der Kapazitätszuteilung, der Erbringung von Dienstleistungen und zur Publikation umschrieben. Damit sind die Pflichten der Eigentümer und Betreiber einer Anlage bezüglich Modalitäten und der Entschädigung für alle vom Bund mitfinanzierten Anlagen klar festgelegt.

##### Abs. 2

Weil bei firmeneigenen privaten Anschlussgleisen, namentlich bei solchen ohne die Möglichkeit diese im kombinierten Verkehr zu nutzen, oftmals gar kein Bedürfnis von Dritten zur Nutzung besteht, müssen die Unterlagen nach Abs. 1 Bst. c und d nicht publiziert werden. Damit soll unnötiger administrativer Aufwand verhindert werden. Die Angaben müssen aber auf Anfrage interessierter Dritter zugänglich gemacht werden.

#### **Art. 7** Anrechenbare Kosten

Die anrechenbaren bzw. nicht anrechenbaren Kosten werden klar systematisiert.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

#### Abs. 1

Die Unterscheidung zwischen Anschlussgleisen und KV-Umschlagsanlagen ergibt sich aus der spezifischen Funktion dieser Anlagen. Der Gütertransport ist in KV-Umschlagsanlagen der Hauptzweck der Anlage. Anschlussgleise sind immer Teil einer übergeordneten Anlage, deren Zweck nicht ausschliesslich der Gütertransport ist. Bei Anschlussgleisen soll nur der Teil finanziert werden, der ausschliesslich für den Transport der Güter nötig ist und nicht einem weiteren Zweck dienen kann.

#### Abs. 2

Unter einer Massnahme, die als Bestandteil des Bauvorhabens entweder dem Gesuchsteller selbst oder Dritten anderweitigen Nutzen stiftet, sind beispielsweise Bahnunterführungen oder Strassenkreisel zu verstehen. In solchen Fällen ist es folgerichtig, die Kosten zur Bestimmung der Finanzhilfe des Bundes nur teilweise anzurechnen.

#### Abs. 3

Abs. 3 enthält eine nicht abschliessende Aufzählung der nicht anrechenbaren Kosten. Damit bleibt der Spielraum, dass im konkreten Fall auch gewisse Kostenelemente nicht anrechenbar sind, sofern sie nicht explizit in die Aufzählung der anrechenbaren Kosten nach Abs. 1 und 2 fallen.

#### Abs. 4

Diese Regelung entspricht der heutigen Praxis. Entsprechende Ausnahmefälle sind beispielsweise, wenn für die Realisierung eines Projekts das Land vom Gesuchsteller gekauft werden *muss*. Dies könnte beispielsweise bei der Rollenden Landstrasse der Fall sein, wenn neue Terminalstandorte für die Gotthard-Achse gefunden werden müssen. Die Anrechenbarkeit von Kosten für den Landerwerb kann auch angezeigt sein, um zu verhindern, dass Projekte, bei denen ein Landkauf notwendig ist, gegenüber solchen mit Baurecht nicht schlechter gestellt sind. Die Übernahme von Kosten des Landerwerbs darf aber keine Fehlanreize schaffen, wie etwa den Verkauf von Grundstücken von einer Mutter- zu einer Tochtergesellschaft zu den die ursprünglichen Erwerbskosten übersteigenden Preisen.

#### Abs. 5

Mit der systematischen Auswertung einzelner Kostenelemente in Bezug auf die Gesamtkosten wird zunächst die Subventionseffizienz des einzelnen Projektes sichergestellt. Gleichzeitig wird durch den Vergleich mit anderen, ähnlichen Projekten sichergestellt, dass der Bundesbeitrag vor dem Erlass der Zusicherungsverfügung gegebenenfalls dem Durchschnitt entsprechend festgesetzt (d.h. reduziert) werden könnte.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

## **Art. 8** Bemessung

Die maximalen Beiträge der Finanzhilfen sind im GÜTG festgelegt und werden hier zur Transparenz wiederholt. KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung sind entsprechend der Beschreibung in der Botschaft des Bundesrats zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes (BBl 2014 3898ff) Grossterminals, die eine Gateway-Funktion übernehmen und für eine Vielzahl von Marktteilnehmern eine wichtige Rolle spielen. Für die Schweiz steht als Anlage nationaler Bedeutung das Projekt Basel-Nord im Vordergrund. Die konkrete Klassifizierung wird mit dem Konzept nach Art. 3 GÜTG erfolgen. Anlagen im Ausland, deren Realisierung aufgrund neu geschaffener Kapazitäten und ihrer Funktionalitäten für die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von grosser Wichtigkeit ist, können ebenfalls das Kriterium der nationalen verkehrspolitischen Bedeutung erfüllen.

Die konkrete Höhe einer Finanzhilfe wird durch das BAV unter Berücksichtigung eines einheitlich im Detail zu definierenden Bewertungsrasters festgelegt. Die auf Gesetzesstufe definierten Kriterien - verkehrs-, energie- und umweltpolitische Ziele, wirtschaftliche Kriterien, Vorteile Dritter und Übereinstimmung mit dem Konzept nach Art. 3 GÜTG - werden auf Verordnungsstufe konkretisiert. Nur wenn diese Kriterien erfüllt sind, kann der Bund die maximalen Beiträge an ein Projekt entrichten. Aufgrund dieser Kriterien erfolgt eine sachgerechte Berechnung und Begrenzung der Beiträge, weshalb auf die bisher geltenden Maximalbeiträge pro jährlich durchschnittlich transportierter Tonne bzw. pro Gleismeter gemäss AnGV künftig verzichtet werden kann, da die Effizienz einer Investition jeweils einzeln unter Bezug der genannten Kriterien bewertet wird.

### Abs. 4

Die Vorteile Dritter, die ein Projekt anderweitig mit sich zieht, werden bei der Bemessung der Finanzhilfe angemessen berücksichtigt und können zu einer Kürzung des Bundesbeitrags führen, so dass dieser unter die im Gesetz maximal vorgesehene Höhe fallen kann. Der Bundesrat erwartet, dass sich ein Dritter, der durch ein Projekt einen Vorteil erfährt, angemessen an den Investitionskosten beteiligt. Zu denken ist dabei etwa an die Verlegung von Güterverkehrsanlagen, wie sie in Basel und an anderen Orten zur Diskussion stehen. Gemeinde und Kanton entstehen durch die Verlegung oftmals zugunsten der Stadtentwicklung Vorteile, so dass es stossend wäre, wenn die profitierenden Drittparteien nicht in die Finanzierung eingebunden wären.

## **Art. 9** Prioritätenordnung

Die Priorisierung zur Verwendung der verfügbaren Finanzmittel richtet sich nach den geltenden verkehrspolitischen Zielen der Schweiz. Entsprechend steht an erster Stelle die Erfüllung des Verfassungsauftrages (Art. 84 BV) zur Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

Es folgen die im Konzept nach Art. 3 GÜTG enthaltenen bedeutenden Güterverkehrsanlagen, die in Abstimmung mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur erstellt werden. In dritter Priorität folgen die übrigen Projekte.

#### **Art. 10** Gesuch

Hier werden die Unterlagen aufgelistet, die beim BAV im Rahmen eines Gesuchs um Finanzhilfe einzureichen sind.

Dabei wird unterschieden zwischen Projekten mit einem Investitionsvolumen von fünf Millionen Franken (Absatz 3) und Projekten, welche über fünf Millionen Franken (Absatz 4) liegen. Mit den hier genannten Zahlen werden ausdrücklich die gesamten Investitionssummen bezeichnet, da der Betrag, welcher durch den Bund übernommen wird, erst nach Prüfung des Gesuchs ermittelt werden kann.

Mit der Unterscheidung der Gesamtinvestitionskategorien wird ausgedrückt, dass bei Gesuchen nach Absatz 3 eine summarische Prüfung möglich ist, während bei den Investitionen nach Absatz 4 die Prüfung vertieft erfolgt.

#### **Art. 11 bis 13** Zusicherung, Auszahlung, Fälligkeit

Diese Artikel regeln die Abläufe und Zuständigkeiten hinsichtlich Zusicherung, Auszahlung und Fälligkeit einer Finanzhilfe. Die Bestimmungen richten sich nach den geltenden Artikeln und umschreiben grundsätzlich die gängige Praxis.

#### **Art. 14** Rückforderung

Abs. 1, 2

Hinsichtlich der Regelungen zur Rückforderung erfolgen Präzisierungen gegenüber den heute geltenden Bestimmungen nach Art. 23 AnGV bzw. Art. 11 BGFV. Grundsätzlich wird zwischen einer vollständigen oder einer anteilmässigen Rückforderung unterschieden.

Eine vollständige Rückzahlung erfolgt, wenn ein Anschlussgleis oder eine KV-Umschlagsanlage ab Erhalt der Finanzhilfe überhaupt nicht benützt wurde.

Die Finanzhilfen des Bundes werden geleistet, damit die entsprechenden Transporte langfristig auf dem Schienenweg durchgeführt werden. Daher ist es angezeigt, die Gelder zurückzufordern, sollten die Anlagen nicht mehr benützt werden. Im Gegensatz zu Absatz 1, welcher Fälle regelt in denen die Anlagen während der ersten fünf Jahre überhaupt nicht benützt wurden, werden in Absatz 2 Sachverhalte erfasst, die nach anfänglichem Betreiben der Anlage später aufgegeben werden.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

Es ist bei der anteilmässigen Rückforderung der Finanzmittel daher sachgerecht, die bisher transportierten Mengen sowie die Betriebsdauer zu berücksichtigen. Mit dieser Gesamtbetrachtung wird der Schwerpunkt auf die möglichst effiziente Nutzung während der betrachteten Nutzungsdauer der Anlage gelegt. In der Regel gilt eine Amortisationsdauer von 20 Jahren für die Berechnung der anteilmässigen Rückforderung.

Abs. 3

Wenn die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr im Rahmen der Prüfung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den vom Bund geförderten Anlagen feststellt, dass eine Anlage Dritten nicht diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt wird, kann der Bund die für die Anlage entrichteten Investitionsbeiträge ganz oder teilweise zurückfordern.

Abs. 4

In Härtefällen kann der Bund ganz oder teilweise auf eine Rückforderung verzichten. Dies beispielsweise, wenn die Verkehrsmengen wegen bei der Gesuchstellung nicht bekannter Kapazitätseinschränkungen auf der Eisenbahninfrastruktur oder administrativer Massnahmen, die die Leistungsfähigkeit der Anlage beschränken, nicht erreicht werden.

Abs. 5

Entspricht den bisherigen Bestimmungen.

### **3. Abschnitt: Betriebsbeiträge**

#### **Art. 15 Alpenquerender kombinierter Verkehr**

Abs. 1-4, 6

Zur Erreichung des Verlagerungsziels nach GVVG kann der Bund gestützt auf Art. 8 GVVG Fördermassnahmen beschliessen und dazu in erster Linie den unbegleiteten kombinierten Verkehr über grosse Distanzen fördern. Das eidgenössische Parlament hat mit dem Bundesbeschluss vom 19. Juni 2014 den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs (BBI 2014 5407) erhöht und dessen Laufzeit bis Ende 2023 verlängert.

Die bisherigen Betriebsbeiträge (Abgeltungen) für den alpenquerenden Güterverkehr werden somit vorerst weitergeführt (vgl. Art. 18 Abs. 1 Bst. a GüTV). Entsprechend werden hier das Bestellverfahren mit Fristen, Offerteingaben, Inhalte sowie die Vereinbarungen festgelegt. Es werden weitestgehend die geltenden Verordnungsbestimmungen (Art. 13 ff. BGFV) beibehalten.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

#### Abs. 5

Die Möglichkeit einer mehrjährigen Zeitspanne für das Rola-Angebot (begleiteter Lastwagenverkehr) wird wegen der speziellen Marktsituation des Angebotes geschaffen, welches einen längeren Planungshorizont bedingt, als dies im Übrigen kombinierten Verkehr und im Einzelwagenladungsverkehr der Fall ist. Bei Investitionen in spezielles Rollmaterial existiert beispielsweise kein Second-hand-Markt für eine Weiterverwendung.

### **Art. 16** Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone

#### Abs. 1

Gestützt auf Art. 9 Abs. 1 GÜTG wird die Möglichkeit für den Bund geschaffen, sich an Bestellungen von Leistungen im Gütertransport eines Kantons zu beteiligen. Bei der Abwicklung einer Bestellung hat der Kanton die Federführung. Nur die Kantone können sachgerecht beurteilen, ob die Bestellung eines unrentablen Angebots oder die Aufrechterhaltung eines solchen Angebots aus regionaler Sicht sinnvoll und notwendig ist. Mit gezielten Bestellungen können Kantone mit Unterstützung des Bundes ein Angebot sicherstellen, das auf die aktuelle Marktlage und die regionalen Gegebenheiten zugeschnitten ist.

In dieser Bestimmung werden die Einreichung und die erforderlichen Unterlagen für ein entsprechendes Gesuch definiert. Mit dem Einreichen der Angebotsvereinbarung wird gleichzeitig impliziert, dass eine Entscheidung (nach den anwendbaren Kompetenzen und Bestimmungen des Kantons) vorliegt, den entsprechenden Verkehr zu fördern.

Als weitere Unterlage reicht der Kanton dem BAV eine kantonale Güterverkehrsstrategie oder ein Güterverkehrskonzept ein. Ein Güterverkehrskonzept kann beispielsweise auch ein Auszug aus der kantonalen Richtplanung sein, sofern das entsprechende Güterverkehrsangebot darin dargestellt wird.

Sofern verschiedene Kantone von einer Bestellung betroffen sind, können sie auch gemeinsam ein Gesuch beim BAV einreichen - jeweils mit den entsprechenden Unterlagen je Kanton.

#### Abs. 2

Für Angebote auf dem Normalspurnetz ist die Bundesbeteiligung gemäss Art. 9 Abs. 1 GÜTG auf maximal die Höhe des Beitrags des Kantons begrenzt. Für die Bestellung von Angeboten auf dem Netz der Schmalspurbahnen kann die Bundesbeteiligung entsprechend dem Verteilschlüssel zwischen Bund und Kanton gemäss der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs erhöht werden.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

#### **Art. 17 Förderung neuer Angebote des Gütertransports auf der Schiene**

Bei der Beurteilung, ob sich der Bund an der Förderung neuer, im Aufbau begriffener Angebote im Schienengüterverkehr beteiligen soll, muss das Kriterium der Dauerhaftigkeit der Angebote und der effektiven und nachhaltigen Verkehrsverlagerung im Vordergrund stehen.

Daher werden einerseits eine nicht verlängerbare Höchstdauer der Förderung, andererseits die zu erwartende Entlastung des Schweizerischen Strassennetzes (Abs. 1) und der Ausschluss von Mengensteigerungen, die nicht aufgrund neuer Angebote (Abs. 2) erfolgen, ausdrücklich festgehalten.

Der Bund ist bereit, mit seinen Beiträgen ein gewisses Risiko zu tragen, das bei der Lancierung neuer Angebote notwendig ist. Mit den Vorgaben in den Abs. 4 und 5 wird jedoch deutlich, dass die Unternehmen schlussendlich die Verantwortung für den Erfolg des neuen Angebots selbst tragen. Entsprechend kann bei einer Unterschreitung der geplanten Menge um 20 Prozent die Finanzhilfe reduziert werden bzw. verfällt der Anspruch gänzlich, sollte das neue Angebot frühzeitig eingestellt werden.

#### **Art. 18 Befristung der Betriebsbeiträge**

Abs. 1

Da die Entrichtung der Betriebsbeiträge je nach Verkehrsart und Tatbestand unterschiedlich lange vorgesehen ist, enthält Absatz 1 - aus Transparenzgründen - die Aufzählung der einzelnen Fristen (Geltungsdauer), welche sich aus den gesetzlichen Grundlagen bzw. bei Bst. a aus der Befristung des aktuellen Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs<sup>5</sup> ergeben.

Abs. 2 und 3

Art. 28 Abs. 3 GÜTG legt die Gültigkeitsdauer der Betriebsbeiträge nach Art. 9 GÜTG bis 31. Dezember 2027 fest.

#### **4. Abschnitt: Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene**

##### **Art. 19 Voraussetzungen**

Im GÜTG wurde die Grundlage geschaffen, dass sich der Bund an technischen Neuerungen beteiligen kann. Um die Zielsetzungen des GÜTG zu erfüllen, werden Investitionsbeiträge für technische Neuerung nur gewährt, wenn in der Folge der Gütertransport effizienter oder ressourcenschonender erfol-

---

<sup>5</sup> BBl 2014 5407



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

gen kann, im Rahmen von Test- oder Pilotanwendungen hierüber zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden müssen oder technische Migrationen zu neuen Standards, die unter den Branchenakteuren anerkannt sind und möglichst gemeinsam umgesetzt werden sollen, unterstützt und beschleunigt werden.

#### **Art. 20** Anrechenbare Kosten

Die Bestimmungen legen fest, welche Kosten für die Festlegung der Beitragshöhe relevant sind. Da der Eigenaufwand für die Durchführung von Test- oder Pilotanwendungen oder technischen Migrationen einen bedeutenden Umfang annehmen kann, sind auch dieser anrechenbar, sofern er unabdingbar ist. Die Nennung der nicht anrechenbaren Kosten grenzt die förderwürdigen Investitionen klar von den Ausgaben ab, die im Rahmen von Forschungs- und Entwicklungsarbeiten für eine technische Neuerung anfallen.

#### **Art. 21** Gesuch

Gesuche um Investitionsbeiträge müssen, um als förderwürdige Neuerung zu gelten, einen nachhaltigen Nutzen für den Schienengüterverkehr nachweisen. Zudem ist darzulegen, dass die Innovation ohne Bundeshilfe nicht umsetzbar wäre. Die in Art. 21 genannten Unterlagen sollen die Beurteilung der Förderwürdigkeit ermöglichen. Da es sich um Innovationen und somit um künftige Entwicklungen handelt, soll die grundsätzliche Möglichkeit ein Gesuch einzureichen, möglichst offen gehalten sein.

##### Abs. 3

Um das Umfeld, die Bewertung und die Auswirkungen einer Innovation abzuschätzen, hört das BAV vor dem Entscheid die Branchenakteure an. Dieses Vorgehen soll sicherstellen, dass der Nutzen der Neuerung nicht exklusiv einem einzigen Unternehmen zu Gute kommt, sondern dem Schienengüterverkehr als Ganzem ein Vorteil entsteht.

#### **Art. 22** Zusicherung

##### Abs. 2

Um sicher zu stellen, dass möglichst nur Projekte mit Aussicht auf Erfolg vom Bund gefördert werden, beschränkt sich der maximale Beitragssatz auf 60 Prozent.

##### Abs. 3

Mit der Bestimmung soll verhindert werden, dass ein und derselbe Tatbestand über mehrere Förderinstrumente der öffentlichen Hand gefördert werden kann.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

## **Art. 23** Berichterstattung

Die Bestimmung stellt sicher, dass die Grundlagen einer technischen Neuerung und Erkenntnisse aus dem Einsatz der Neuerung allen Interessierten zur Verfügung stehen, so dass möglichst viele Akteure von der Innovation profitieren können.

## **5. Abschnitt: Investitions- und Betriebsbeiträge an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge**

### **Art. 24**

Dieser Artikel umschreibt die finanzielle Förderung des Autoverlads durch den Bund. Hinsichtlich der Investitionsbeiträge wurde bisher nicht spezifiziert, welcher Art diese sein sollen. In der Praxis wurden alle Beiträge à fonds perdu gewährt. Neu sollen rückzahlbare unverzinsliche Darlehen insbesondere zur Förderung neuartiger Lösungen an die Beschaffung von Fahrzeugen gewährt werden können, dies analog der Investitionsbeiträge im Personenverkehr gemäss Artikel 31 Absatz 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1 i.V. mit Art. 44 ARPV; SR 745.11). Mit der expliziten Nennung dieser beiden Möglichkeiten im Artikel selbst wird ein Mehrwert an Rechtssicherheit und Transparenz geschaffen. Beiträge für Anlagen, insbesondere strassenseitige wie Zufahrtsrampen sollen weiterhin à fonds perdu gewährt werden.

## **6. Abschnitt: Anschlussgewährung, Planung und Bau von Anschlussgleisen**

### **Art. 25** Anschlussgewährung

Diese Bestimmung kommt bei einem geplanten Neuanschluss zur Anwendung. Wann der Anschluss seitens der Infrastrukturbetreiberin gewährt werden muss, ergibt sich aus Art. 15 Abs. 1 und Abs. 2 GüTG, wobei Art. 25 Abs. 2 GüTV ergänzend festhält, dass auf offener Strecke nur in begründeten Einzelfällen ein Anschluss gewährt wird. Die Möglichkeit zur Anschlussgewährung ist frühzeitig mit der Infrastrukturbetreiberin abzuklären. Der Rechtsschutz im Falle eines negativen Grundsatzentscheids bestimmt sich nach Art. 23 GüTG.

### **Art. 26** Anschlussvertrag

Im Anschlussvertrag, der als Folge eines positiven Grundsatzentscheids bzw. eines entsprechenden Entscheids des BAV zwischen der Infrastrukturbetreiberin und dem direkten Anschliesser geschlossen wird (Art. 17 Abs. 1 GüTG), sind insbesondere die Aufgaben und Zuständigkeiten bezüglich Bau und Rückbau, Betrieb sowie Instandhaltung der Anschlussvorrichtung zu regeln. Über dieselben Punkte haben auch Vor- und Nachanschliesser Vereinbarungen zu treffen (vgl. Art. 17 Abs. 3 GüTG). Der Rechtsschutz richtet sich nach Art. 23 GüTG.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

## **Art. 27** Änderung, vorübergehende Sperrung und Rückbau der Anschlussvorrichtung

### Abs. 1

Eine Änderung oder vorübergehende Sperrung einer Anschlussvorrichtung muss dem Anschliesser ein Jahr im Voraus angekündigt werden. Dies ermöglicht es ihm, entsprechende Dispositionen zu treffen. Dies ist namentlich von Wichtigkeit, wenn der Anschluss an das Netz aufgrund der Arbeiten an der Anschlussvorrichtung vorübergehend nicht gewährleistet werden kann. Als Anpassung ist insbesondere auch die Erneuerung der Anschlussweiche zu verstehen. Explizit wird erwähnt, dass allfällige sich aufgrund der Änderung der Anschlussvorrichtung ergebende Änderungen im Anschlussvertrag zu regeln sind. Das BAV stellt im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit immer wieder fest, dass die Nachführung der Anschlussverträge vernachlässigt wird.

### Abs. 2

Aus Gründen der Rechtssicherheit sollen die Auflösung des Anschlussvertrags und der Rückbau der Anschlussweiche Zug um Zug erfolgen. Die einjährige Kündigungsfrist ermöglicht es dem Anschliesser, die aufgrund des Verlusts des Gleisanschlusses notwendigen Massnahmen zu treffen (Art. 27 Abs. 2 lit. a GüTV). Gleiches gilt für die von Art. 27 Abs. 2 lit. b GüTV erfassten Fälle, in denen die Anschlussweiche physisch zwar noch vorhanden, stellwerkseitig jedoch nicht mehr eingebunden / verschraubt ist und somit nicht mehr befahren werden kann. Dies betrifft insbesondere Fälle, in denen kein Eigentümerwechsel an der Anschlussweiche stattfindet und diese von der Infrastrukturbetreiberin nicht ohne weiteres entfernt werden kann (Art. 27. Abs. 3 GüTG).

Ebenfalls denkbar sind Anpassungen an der Fahrleitung durch die anschlussgewährende Infrastrukturbetreiberin, die dem nur über elektrische Fahrzeuge verfügenden Anschliesser die Nutzung seiner Anlage faktisch verunmöglichen, oder aber ein gesteigertes Verkehrsaufkommen auf dem Streckengleis, das der zukünftigen Nutzung der Anschlussgleisanlage entgegensteht.

## **Art. 28** Kostentragung bei Anschlussvorrichtungen

### Abs. 1

Die Verpflichtung der Infrastrukturbetreiberin zur Finanzierung des Neubaus der Anschlussvorrichtung soll analog den Voraussetzungen für Investitionsbeiträge für Anschlussgleise gemäss Art. 5 Abs. 1 und 2 geregelt sein. Damit wird zum einen verhindert, dass der Infrastrukturbetreiber Neubauten von Anschlussvorrichtungen finanzieren muss, die (zu) wenig Verkehr aufweisen und vom BAV keine Investitionsbeiträge für das zugehörige Anschlussgleis erhalten. Zum anderen muss die Infrastrukturbetreiberin für 'Werkgleise' oder temporäre Anschlüsse den Neubau der Anschlussvorrichtung nicht zahlen. Abs. 2 und 3



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

Gemäss Art. 18 Abs. 3 und 4 GüTG liegt die finanzielle Verantwortung für die Anschlussvorrichtung, d.h. im Wesentlichen die Anschlussweiche, grundsätzlich bei der Infrastrukturbetreiberin. Allerdings behält Art. 18 Abs. 4 GüTG im Falle des Rückbaus der Anschlussvorrichtung gegebenenfalls eine Kostenbeteiligung durch den (direkten) Anschliesser vor und delegiert die Regelung der konkreten Voraussetzungen an den Bundesrat. Gestützt darauf wird dem Anschliesser eine Kostenbeteiligung auferlegt, soweit der Rückbau der Anschlussvorrichtung auf sein Begehren zurückgeht oder für ihn vorteilhaft ist (Abs. 2).

Der Anschliesser hat in beiden Fällen nur einen Teil der Kosten zu übernehmen. Dies ist sachgerecht, da die Infrastrukturbetreiberin durch den Rückbau der Anschlussvorrichtung regelmässig auch einen Vorteil, z. B. durch entfallenden Unterhalt, erfährt. Erfolgt der Rückbau am Ende der Lebensdauer der Anschlussvorrichtung, trägt die Infrastrukturbetreiberin die gesamten Rückbaukosten.

Die Vorteilsanrechnung ist im Streitfall durch die zuständige Behörde zu bestimmen. Die in Anwendung von Art. 27 Abs. 1 EBG entwickelten Grundsätze können hier als Grundlage dienen.

Damit die Infrastrukturbetreiberin nicht oder nur anteilmässig für die Rückbaukosten von Anschlussvorrichtungen ohne bzw. solche mit ungenügenden Mengen aufkommen muss, besteht die Möglichkeit, dass der Anschliesser sich bei 'toten Anschlussgleisen' an den Kosten beteiligt.

#### **Art. 29** Grundsätze für Planung und Bau

##### Abs. 1

Art. 14 Abs. 1 GüTG erklärt in Bezug auf Planung und Bau bzw. die Erneuerung von Anschlussgleisen nur die technischen und betrieblichen Bestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen für anwendbar. Der Entscheid hingegen, welche Sicherheitsbestimmungen zu berücksichtigen sind, wird an den Bundesrat delegiert (Art. 14 Abs. 3 GüTG). Gestützt auf diese Norm bestimmt Art. 29 Abs. 1 GüTV, dass auch die Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung (im Wesentlichen EBG, EBV<sup>6</sup> und AB-EBV<sup>7</sup>) Gültigkeit haben.

Insbesondere sind in Bezug auf Anschlussgleise, die zwar nicht im rechtlichen, aber doch im technischen Sinn Eisenbahnanlagen darstellen, nebst den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen auch die anerkannten Regeln der Technik bzw. der Stand der Technik zu berücksichtigen, womit beispielsweise die RTE-Regelungen oder Schweizer Normen anwendbar sein können. Dies folgt auch aus Art. 38 GüTV, der die Anschliesser zu einer vorschriftsgemässen Planung und einem vorschriftsgemässen Bau verpflichtet, so dass ein sicherer Betrieb ihrer Anlagen möglich ist.

---

<sup>6</sup>

<sup>7</sup> Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung, SR 742.141.11



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

Da die Eisenbahngesetzgebung für die Anschlussgleise unter Umständen zu strenge Anforderungen stellen würde, ist beim Erlass der AB-EBV wegen der geringeren Sicherheitsanforderungen den anschlussgleisspezifischen Anforderungen Rechnung zu tragen. Eine entsprechende Regelung erfolgt in Art. 81 EBV.

### **Art. 30** Baubewilligung; Prüfung des BAV

#### Abs. 1

Art. 30 Abs. 1 GüTV unterstellt nicht nur den Bau und die Änderung von Anschlussgleisen, zu denen gemäss der Begriffsdefinition auch die zugehörigen Anlagen zu rechnen sind, einer technischen Prüfung, sondern erfasst auch Bauten und Anlagen über, unter und in der Nähe von Anschlussgleisen, soweit diese den sicheren Betrieb der Anschlussgleise beeinträchtigen können.

Die Formulierungen im Bundesgesetz über die Anschlussgleise sowie in der Verordnung über die Anschlussgleise haben sich nach dem Wortlaut einzig auf den Bau von Anschlussgleisen an sich bezogen und die Erstellung von Bauten über, unter sowie in unmittelbarer Nähe von Anschlussgleisen nicht erfasst. Dies führte beispielsweise dazu, dass seitens der kantonalen bzw. kommunalen Baubewilligungsbehörden der Bau eines Anschlussgleises, das in eine bestehende Halle führt, dem BAV vorgelegt wurde. Im umgekehrten Fall hingegen, also beim Bau einer Halle über ein bestehendes Anschlussgleis, ist davon auszugehen, dass dies kaum je der Fall war. In beiden Fällen können sich jedoch in eisenbahntechnischer Hinsicht dieselben Probleme stellen. Erwähnt seien beispielsweise die Gewährleistung des Lichtraumprofils oder Fragen der zu treffenden Schutzmassnahmen bei elektrifizierten Anschlussgleisen.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass im Anwendungsbereich des Eisenbahngesetzes bei Bauten Dritter Art. 18m EBG für eine Kontrolle der Einhaltung der eisenbahntechnischen Vorschriften durch die jeweils betroffene Infrastrukturbetreiberin sorgt. In der bisher geltenden Anschlussgleisgesetzgebung war hingegen kein entsprechender Kontrollmechanismus vorgesehen.

Mit Art. 30 Abs. 1 GüTV wird die bisherige Praxis des BAV, das bei entsprechender Kenntnis auch Bauten über, unter sowie in unmittelbarer Nähe von Anschlussgleisen auf ihre Übereinstimmung mit den eisenbahnrechtlichen Sicherheitsbestimmungen überprüft hat, ausdrücklich auf eine rechtliche Grundlage gestellt.

Unter Art. 30 Abs. 1 GüTV fallen nebst dem bereits erwähnten Bau von Hallen beispielsweise die Errichtung von Gleistoren, Unterführungen, Zäunen oder Gebäuden, aber auch das Unterstossen des Bahnkörpers für den Leitungsbau oder die Errichtung von Bahnübergangsanlagen.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

#### Abs. 2

Bauten und Anlagen gemäss dem Anhang der Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE)<sup>8</sup>, also Vorhaben von untergeordneter Sicherheitsrelevanz, sind hingegen von der Prüfung durch das BAV ausgenommen. Dies ist insofern sachgerecht, als dass die Risiken auf Anschlussgleisen aufgrund der regelmässig reduzierten Fahrgeschwindigkeit nicht mit jenen auf offener Strecke vergleichbar sind.

In Bezug auf den Rückbau von Anschlussvorrichtungen, die nicht in das Eigentum der Infrastrukturbetreiberin übergehen (vgl. Art. 27 Abs. 3 GüTG) ist allerdings zu berücksichtigen, dass damit regelmässig ein Eingriff in die Stellwerksanlage der anschlussgewährenden Bahn verbunden ist, der je nach Sicherheitsanforderungsstufe<sup>9</sup> in Anwendung der Richtlinie Nachweisführung Sicherungsanlagen einer Genehmigung bedarf. Aus diesen Gründen unterstellt Art. 30 Abs. 1 GüTV den Rückbau von Anschlussgleisen der Prüfung des BAV, soweit der Eingriff auf der Seite der Infrastrukturbetreiberin nicht ohnehin überwiegt und demzufolge ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren durchzuführen ist.

#### Abs. 3

Die Bestimmung von Art. 30 Abs. 3 verweist auf Art. 3 VPVE bzw. die zugehörige Richtlinie. Die Richtlinie des BAV zu Art. 3 VPVE enthält seit der Revision im Jahr 2013 einen Abschnitt über Anschlussgleise.

#### Abs. 4

Art. 30 Abs. 4 GüTV gibt im Wesentlichen Art. 17c EBG, Art. 2a EBV sowie Art. 6 Abs. 3 EBV wieder und stellt klar, dass die technische Prüfung des BAV auch in Bezug auf Anschlussgleisprojekte nicht umfassend, sondern stichprobenweise und risikoorientiert erfolgt. Gleichzeitig wird die gesetzliche Grundlage für die Prüfung durch Sachverständige geschaffen.

#### Abs. 5

Art. 30 Abs. 5 legt fest, dass sich die Frist für die fachtechnische Prüfung des BAV nicht nach den (unterschiedlichen) Vorgaben des kantonalen Rechts bestimmt. Die einheitliche Regelung der Behandlungsfrist dient der Planung der BAV-internen Abläufe. Die Sechsmonatsfrist beginnt, sobald die

---

<sup>8</sup> SR 742.141.1

<sup>9</sup> vgl. SN EN 50129 *Bahnanwendungen – Telekommunikationstechnik, Signaltechnik und Datenverarbeitungssysteme, Sicherheitsrelevante elektrotechnische Systeme für Signaltechnik*



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

Gesuchunterlagen vollständig vorliegen, so dass diese der anschlussgewährenden Infrastrukturbetreiberin unterbreitet werden können (Art. 13 Abs. 3 GÜTG).

Anzufügen ist in diesem Zusammenhang, dass die GÜTV keine Aussage zur Gültigkeitsdauer der Stellungnahme (Prüfungsergebnis) des BAV macht. Eine Koppelung an die Gültigkeit der nach kantonalem Recht zu erlassenden Baubewilligung könnte entsprechend den unterschiedlichen kantonalen Regelungen zu unterschiedlichen Fristen führen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass bis zum Baubeginn allenfalls mehrere Jahre verstreichen, innerhalb derer insbesondere die AB-EBV möglicherweise mehrerer Revisionen unterworfen sind. Auf entsprechende Anfrage ist also im Einzelfall zu prüfen, ob sich aufgrund revidierter gesetzlicher Grundlagen eine erneute Stellungnahme des BAV als notwendig erweist.

## **7. Abschnitt: Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen**

### **Art. 31 Sicherheit**

#### Abs. 1

Art. 14 Abs. 1 GÜTG erklärt bezüglich des Betriebs und der Instandhaltung von Anschlussgleisen nur die technischen und betrieblichen Bestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen für anwendbar. Der Bundesrat hat festzulegen, welche Sicherheitsbestimmungen zu berücksichtigen sind (Art. 14 Abs. 3 GÜTG). Art. 31 Abs. 1 GÜTV legt fest, dass auch die Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung (im Wesentlichen EBG, EBV, AB-EBV und FDV) Gültigkeit haben.

#### Abs. 2

Für den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur ist eine Sicherheitsgenehmigung erforderlich (Art. 5 Abs. 4 EBG). Die Sicherheitsgenehmigung umfasst die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems der Infrastrukturbetreiberin und die Zulassung der Vorkehrungen, die diese getroffen hat, um einen sicheren Betrieb auf ihren Strecken zu gewährleisten (Art. 8a Abs. 2 EBG).

Wer Eisenbahnverkehr durchführen will, benötigt nebst einer Netzzugangsbewilligung eine Sicherheitsbescheinigung (Art. 8c Abs. 1 EBG). Die Sicherheitsbescheinigung umfasst die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems und die Zulassung der Vorkehrungen, die es getroffen hat, um einen sicheren Betrieb auf den zu befahrenden Strecken zu gewährleisten (Art. 8e Abs. 2 EBG).

Für den Betrieb eines Anschlussgleises sind weder eine Sicherheitsgenehmigung noch eine Sicherheitsbescheinigung notwendig. Letztere muss erst vorgewiesen werden, wenn über die Anschlussweiche hinaus, d.h. auf die Infrastruktur der anschlussgewährenden Infrastrukturbetreiberin gefahren wird und mithin die Bestimmungen des EBG anwendbar werden.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

## **Art. 32 Betriebsbewilligung**

### Abs. 1

In seiner Stellungnahme zu Händen der kantonalen / kommunalen Baubewilligungsbehörde legt das BAV fest, ob eine Betriebsbewilligung erforderlich ist (Art. 13 Abs. 3 GüTG). Das Gesuch um Erteilung der Betriebsbewilligung ist dem BAV analog der bisherigen Regelung drei Monate vor der geplanten Inbetriebnahme der Anlage einzureichen. Die einzureichenden Unterlagen bestimmen sich nach den Vorgaben der EBV.

### Abs. 2

Ist die Betriebssicherheit einer Anschlussgleisanlage nicht mehr gewährleistet, besteht die Möglichkeit, die Betriebsbewilligung zu entziehen. Stellt das BAV im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens kein Erfordernis für eine Betriebsbewilligung fest, ist ein Entzug derselben folglich nicht möglich. Werden nun bezüglich Anlagen, die ohne Betriebsbewilligung betrieben werden dürfen, Mängel festgestellt, hat das BAV als Aufsichtsbehörde eine Betriebseinstellung zu verfügen.

### Abs. 3

Verzichtet das BAV auf die Anordnung einer Betriebsbewilligung, gibt ihm Art. 32 Abs. 3 GüTV die Möglichkeit, die Umsetzung der in der Baubewilligung verfügten Auflagen vor Ort zu überprüfen bzw. durch einen Sachverständigen überprüfen zu lassen oder aber beim Anschliesser im Sinne einer Selbstdeklaration eine entsprechende Bestätigung einzuholen.

## **Art. 33 Betriebsvorschriften**

### Abs. 1 und 2

Art. 33 Abs. 1 und Abs. 2 GüTV stützen sich auf die FDV. In den beiden Absätzen wird festgelegt, welche Regelungen von den Anschliessern für den Betrieb ihrer Anlagen schriftlich erlassen werden müssen, wobei das Augenmerk dem Betrieb der Anlage gilt.

Art. 33 Abs. 2 hebt das Tragen der persönlichen Schutzausrüstung sowie das Treffen von Massnahmen bei Ereignissen nach Art. 15 und Art. 16 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV)<sup>10</sup> hervor, da das BAV im Rahmen seiner Überwachungstätigkeit bezüglich dieser Bereiche immer wieder Mängel feststellt.

---

<sup>10</sup> SR 742.161



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

### Abs. 3

Anschliesser, welche nicht nur eine Anschlussgleisanlage betreiben, sondern auch eine Funktion als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) wahrnehmen, haben nötigenfalls Ergänzungen in ihren Betriebsvorschriften auszuführen. Diese umfassen die sicherheitsrelevanten Regeln für alle Fahrten auf Schienen, insbesondere in Zusammenhang mit Rangierbewegungen (FDV R 300.4).

### Abs. 4

Die Betriebsvorschriften sind dem BAV analog den Vorgaben im Eisenbahnbereich (vgl. Art. 12 Abs. 2 EBV) frühzeitig, in der Regel drei Monate vor Inkraftsetzung zur Verfügung zu stellen. Damit ist gewährleistet, dass das BAV bei einer Kontrolle vor Ort über die aktuellen Betriebsvorschriften verfügt.

Abweichungen von den hoheitlichen Vorgaben, d.h. den FDV, bedürfen der Genehmigung durch das BAV (Art. 37 Abs. 2 GüTV). Das genaue Vorgehen ist in den AB-EBV sowie in der entsprechenden Richtlinie des BAV beschrieben.

## **Art. 34 Personal**

### Abs. 1 - 3

Art. 34 Abs. 1 bis 3 GüTV entsprechen im Wesentlichen Art. 14 EBV und sollen sicherstellen, dass für Bau, Betrieb und Unterhalt entsprechend befähigtes Personal verantwortlich zeichnet.

### Abs. 4

Die Verordnung des UVEK über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen (VTE)<sup>11</sup> richtet sich an Eisenbahnunternehmen, die dem EBG unterstehen, sowie an Unternehmen, die sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Eisenbahnbereich ausüben (Art. 2 VTE). Die Verordnung des UVEK über die Zulassung zu sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (ZSTEBV)<sup>12</sup> hat denselben Geltungsbereich (Art. 2 ZSTEBV). Da es sich bei Anschlussgleisen zwar im technischen, nicht aber im rechtlichen Sinn um Eisenbahnanlagen im Sinne des EBG handelt, die VTE und die ZSTEBV jedoch auch auf Anschlussgleise angewendet werden sollen, braucht es entsprechende gesetzliche Grundlagen.

---

<sup>11</sup> SR 742.141.21

<sup>12</sup> SR 742.141.22



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

## **Art. 35 Fahrzeuge**

Dieser Artikel legt fest, dass auch für Fahrzeuge, die nur auf Anschlussgleisen verkehren, die Bestimmungen der AB-EBV gelten, hingegen anders als im Eisenbahnbereich keine Betriebsbewilligung notwendig ist (vgl. Art. 18w Abs. 1 EBG).

Sowohl aus eigener Kraft verkehrende, als auch geschleppte Eisenbahnfahrzeuge, die über den Anschlusspunkt hinaus das Eisenbahnnetz einer konzessionierten Infrastrukturbetreiberin befahren, bedürfen einer vorgängigen Betriebsbewilligung des BAV. Diese Bewilligung wird in der Regel durch den Halter der Fahrzeuge oder Fahrzeughersteller beantragt.

Zusätzlich zur Betriebsbewilligung ist eine Registrierung im nationalen Fahrzeugregister (NVR) erforderlich, wenn das Eisenbahnfahrzeug über den Anschlusspunkt hinaus das Eisenbahnnetz einer konzessionierten Infrastrukturbetreiberin befährt. Dies gilt auch für Fahrten vom Anschlusspunkt in einen Bahnhof.

Bedingung für eine Registrierung sind eine Betriebsbewilligung für das Fahrzeug, eine Unternehmensregistrierung (VKM-Code, erteilt durch das BAV) sowie die 12-ziffrige, vom BAV erteilte Fahrzeugnummer.

## **8. Abschnitt: Abweichungen von den Vorschriften für Bau, Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen**

### **Art. 36**

Art. 36 GüTV gibt Art. 5 Abs. 1 und Abs. 2 EBV wieder. Auch in Bezug auf Anschlussgleise soll das BAV die Möglichkeit haben, Ausnahmen von technischen und betrieblichen Bestimmungen zu gewähren oder aber gegebenenfalls einen strengeren Massstab anzuwenden.

Ausnahmebewilligungen werden ausschliesslich dem Anschliesser nicht aber Dritten, die Anlagen an, unter oder über Anschlussgleisen zu erstellen beabsichtigen, erteilt. Der Anschliesser zeichnet für seine Schieneninfrastruktur verantwortlich, womit durch ihn zu entscheiden ist, ob er Ausnahmen von den hoheitlichen Vorschriften beantragen will.

Der Anschliesser ist also gegenüber dem bauwilligen Nachbarn bzw. dem Grundeigentümer (vgl. Art. 16 Abs. 1 GüTG, wonach das Anschlussgleise und das Grundstück, auf dem es liegt, verschiedene Eigentümer haben können) in der stärkeren Position. Dies ist aus Gründen der Betriebssicherheit sachgerecht.

Die Ausnahmebewilligung wird dem Anschliesser seitens BAV direkt erteilt und bildet nicht Gegenstand der Stellungnahme an die Baubewilligungsbehörde.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

## **9. Abschnitt: Verantwortlichkeit und Haftpflichtversicherung bei Anschlussgleisen**

### **Art. 37** Verantwortlichkeit

Abs. 1 und 2

Die Bestimmungen über die Verantwortlichkeit verpflichten die Anschliesser zu einer sachgerechten Betriebsorganisation. Planung, Bau und Instandhaltung von Anschlussgleisen und der dazugehörigen Anlagen bzw. der Fahrzeugunterhalt haben vorschriftsgemäss zu erfolgen, geänderten Rahmenbedingungen und Vorschriften ist Rechnung zu tragen.

Abs. 3

Bei elektrifizierten Anschlussgleisen gilt der Anschliesser als Betriebsinhaber gemäss Art. 46 EBV, d.h. als verantwortlicher Betreiber einer elektrischen Anlage (vgl. Anhang Nr. 4 zu den AB-EBV zu Art. 81, Blatt Nr. 6 bzw. Art. 3 Ziff. 5 der Verordnung über elektrische Starkstromanlagen [Starkstromverordnung]<sup>13</sup>).

### **Art. 38** Haftpflichtversicherung

Gemäss Art. 19 Abs. 4 GüTG sind die Anschliesser verpflichtet, eine ausreichende Haftpflichtversicherung abzuschliessen. Der Bundesrat regelt mit vorliegendem Artikel die Einzelheiten. Gemäss dieser Bestimmung ist vorgesehen, dass sich die Haftpflichtversicherung nach den Risiken der über die Anschlussgleisanlage durchgeführten Verkehre richtet und mindestens fünf Millionen Franken je Unfallereignis für Personen- und Sachschaden beträgt.

## **10. Abschnitt: Aufsicht über die Anschlussgleise**

### **Art. 39**

Das BAV übt die eisenbahnrechtliche Aufsicht über die Anschlussgleise aus, wobei der Bundesrat diese Aufsicht Dritten übertragen kann (Art. 22 Abs. 1 GüTG). Mit Art. 38 GüTV wird die Kompetenz, Dritte mit der Aufsicht zu betrauen, vom Bundesrat an das BAV übertragen.

Dieser Artikel dient als gesetzliche Grundlage für die Erfassung derjenigen Daten, die das BAV zur Vorbereitung der von ihm im Rahmen der Sicherheitsaufsicht durchgeführten Audits und als Grundlage für die Risikobeurteilung benötigt. Die zu erhebenden Daten werden in einer Richtlinie umschrieben.

---

<sup>13</sup> SR 734.2



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

## 11. Abschnitt: Schlussbestimmungen

### Art. 40 Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Die bisher geltenden GüTV, BVFG und die AnGV werden aufgehoben und in die neue Verordnung integriert.

Den weiteren Verordnungen, die angepasst werden, ist in diesem Bericht jeweils ein eigenes Kapitel gewidmet.

### Art. 41 Übergangsbestimmungen: Baubewilligungen, Investitionsbeiträge, Zusicherungsverfügungen

Die Bestimmungen in Art. 41 GüTV umschreiben, welches Recht, das bisherige oder das neue, in der Übergangsphase zur Anwendung kommt.

#### Abs. 1

Abs. 1 entspricht den Bestimmungen in Art. 36 Bst. a Subventionsgesetz (SuG)<sup>14</sup>. Die Bestimmung auch in der GüTV zu verankern schafft Rechtsicherheit.

#### Abs. 2

In Fällen, wo die Infrastrukturbetreiber mit den Anschliessern für die im Jahr 2016 anstehenden Erneuerungen von Anschlussweichen bereits Verträge abgeschlossen haben, welche die Anschliesser zu einer Kostenübernahme verpflichten, sollen die Anschlussweichen im 2016 noch 'altrechtlich' finanziert werden (Abs. 2). Damit der Bund sich wie bisher an den Kosten, die dem Anschliesser durch die Erneuerung der Anschlussweiche entstehen beteiligen kann, bleiben diese Kosten bis Ende 2016 für die Anschliesser anrechenbar (vgl. Art. 44 Abs. 2)

### Art. 42 Übergangsbestimmungen: Betriebsbeiträge im nicht alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene

Gestützt auf Artikel 27 Absatz 1 GüTG werden die altrechtlich bestellten Angebote im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) und im nicht alpenquerenden KV noch während höchstens drei Jahren ab Inkrafttreten des GüTG abgegolten. Bis dahin erfolgt ein schrittweiser Abbau der Betriebsbeiträge. Die verschiedenen Anbieter sollen eigenverantwortlich handeln und schrittweise ein eigenwirtschaftliches Angebot erstellen. Für die verbleibende Zeitdauer (vgl. Art. 18 Abs. 1 Bst. b und c GüTV) werden in dieser Bestimmung das Bestellverfahren mit Fristen, Offerteingaben und deren Inhalte bis zu den

---

<sup>14</sup> SR 616.1



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

Vereinbarungen weitestgehend gemäss den aktuellen Verordnungsbestimmungen (Art. 13 ff. BGFV) beibehalten.

#### **Art. 43** Übergangsbestimmungen: Anschlussverträge

Mit Art. 27 Abs. 2 GüTG wird das Eigentum der Anschlussweiche an die Infrastrukturbetreiber übertragen. Diese neue rechtliche Situation ist im Vertragsverhältnis zwischen Anschliesser und Infrastrukturbetreiber abzubilden. Ausserdem wird bei Audits durch das BAV oft festgestellt, dass die Nachführung der Anschlussverträge vernachlässigt wird. Damit die Vertragsüberarbeitung zügig vonstatten geht, wird in der Verordnung eine Frist von 3 Jahren festgelegt.

#### **Art. 44** Inkrafttreten

##### Abs. 2

Die Anpassungen in der SVAV treten im Gegensatz zu den übrigen Verordnungsanpassungen um ein halbes Jahr verzögert erst auf den 1. Januar 2017 in Kraft. Dieses gestaffelte Inkrafttreten wird gewählt, weil zum einen die Umstellungen einer gewissen Vorlaufzeit bei der EZV bedürfen und zum andern so die Änderungen bei der LSVA-Rückerstattung gleichzeitig mit den im Verlagerungsbericht 2015 angekündigten Abklassierungen der EURO-Kategorien umgesetzt werden. Der Markt erhält mit dem verzögerten Inkrafttreten der neuen SVAV-Bestimmungen auch etwas mehr Rechts- und Planungssicherheit.

Betreffend die spätere Inkraftsetzung von Art. 7 Abs. 3 Bst. b vgl. Erläuterungen zu Art. 41.

## **2.2 Änderungen der Verordnung über die Gebühren und Abgaben des Bundesamtes für Verkehr (Gebührenverordnung BAV, GebV-BAV; 742.102)**

### *Art. 44 Abs. 1*

Das BAV hat bisher Gebühren für die Zustimmung zum Nutzungsplan oder zur Baubewilligung von Anschlussgleisen erlassen und dafür Gebühren erhoben. Neu wird das BAV keine Zustimmungsvorgänge mehr erlassen, sondern zu Handen der die Bewilligung erteilenden Behörde eine eisenbahnrechtliche Beurteilung abgeben. Für diese Beurteilung wird eine Gebühr erhoben, die dem Gesuchsteller direkt in Rechnung gestellt wird. An der Höhe der Gebühr ändert sich nichts.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

*Art. 44 Abs. 2*

Der zweite Absatz sieht unter anderem vor, dass das BAV Gebühren für die Genehmigung der Betriebsvorschriften, anstatt der Dienstvorschriften erheben kann.

### **2.3 Änderungen der Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen (531.40)**

Wegen der neuen gesetzlichen Grundlage werden der Ingress sowie der Verweis an den korrekten Artikel des Eisenbahngesetzes angepasst.

### **2.4 Änderungen der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV; 641.811)**

Der Bundesrat hat in der Botschaft zur Vorlage Totalrevision des Gütertransportgesetzes vom 30. April 2014 festgehalten, dass für das Instrument der LSVA-Rückerstattung Optimierungen auf Stufe der Ausführungsbestimmungen vorzusehen sind. Entsprechende Änderungen betreffend die Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs werden in Art. 8 der SVAV vorgenommen. Die Anpassungen in der SVAV treten im Gegensatz zu den übrigen Verordnungsanpassungen um ein halbes Jahr verzögert erst auf den 1. Januar 2017 in Kraft (vgl. Art. 44 GüTV). Dieses gestaffelte Inkrafttreten wird gewählt, weil damit die Änderungen bei der LSVA-Rückerstattung gleichzeitig mit den im Verlagerungsbericht 2015 angekündigten Abklassierungen der EURO-Kategorien umgesetzt werden.

*Art. 8 Abs. 2*

Neu kommen auch Fahrten im Vor- und Nachlauf mit Behältern, die die bisherige Mindestlänge von 5,5 Metern knapp unterschreiten, in den Genuss einer LSVA-Rückerstattung. Konkret handelt es sich hier um Abfalltransporte. Für diese Behälter wird eine eigene Rückerstattungskategorie festgelegt, deren Höhe entsprechend dem geringeren Volumen gegenüber einem 20-Fuss Container auf 15 Franken festgelegt wird.

Zudem werden die bisherigen Rückerstattungs-Sätze - begründet durch die seit Einführung der LSVA und der Rückerstattung realisierten Effizienzsteigerungen entlang der Transportkette im kombinierten Verkehr - um 10 Prozent gekürzt: Die Rückerstattung wird für Ladebehälter oder Sattelanhänger mit



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

einer Länge zwischen 18 und 20 Fuss pro Fahrt um 2 Franken von 24 auf 22 und bei solchen die länger als 20 Fuss sind um 4 von 37 auf noch 33 Franken gekürzt.

*Art. 9 Abs. 2*

Aufgrund der in Artikel 8 Absatz 2 zusätzlich eingeführten Abgabekategorie mit einer Mindestlänge von 4,8 Metern kann die bisher definierte Mindestlänge von 5,5 Metern in Artikel 9 Absatz 2 aufgehoben werden.

## **2.5 Änderungen der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV; 741.622)**

Anpassung im Ingress aufgrund der neuen gesetzlichen Grundlage. Da eine neue EU-Richtlinie erlassen wurde, mussten die Verweise angepasst werden. Zudem werden neu die Strafbestimmungen der GGBV auch auf Bahnen angewendet werden. Dazu wird zur Harmonisierung mit dem Verkehrsträger Strasse der Titel des 5. Abschnitts angepasst.

## **2.6 Eisenbahnverordnung (EBV; 742.101)**

*Art. 11a*

Der Bundesrat hat festzulegen, welche Sicherheitsbestimmungen bei den Anschlussgleisen zu berücksichtigen sind (Art. 14 Abs. 3 GüTG). Art. 11a EBV legt fest, dass beim Erlass der Fahrdienstvorschriften wegen der geringeren Sicherheitsanforderungen den anschlussgleisspezifischen Anforderungen Rechnung zu tragen ist (vgl. z.B. Ziff. 3.6.5 R. 300.4 FDV "Höchstgeschwindigkeiten in Anschlussgleisen").

*Art. 81*

Beim Erlass der AB-EBV ist den anschlussgleisspezifischen Anforderungen, also z. B. der gegenüber der offenen Strecke geringeren Fahrgeschwindigkeit und der dadurch geringeren Sicherheitsanforderungen, Rechnung zu tragen. So bestehen z. B. bereits besondere Bestimmungen für die Trassierelemente (AB-EBV zu Art. 17, AB 17, Ziff. 10).



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

## **2.7 Änderungen der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD; 742.412)**

Anpassung im Ingress aufgrund der neuen gesetzlichen Grundlage sowie redaktionelle Anpassungen.

## **2.8 Änderung der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; 745.11)**

In der PBG sind heute in Art. 63 Abs. 1 Bst. a und in Art. 64 Abs. 1 Bst. a zwei Verweise auf die von UVEK erlassenen Ausführungsbestimmungen enthalten. Diese Bestimmungen galten als Grundlage für den früheren Erlass der RSD, als diese noch eine UVEK-Verordnung war. Die heute geltende RSD wurde gestützt auf das Gütertransportgesetz und neu als Bundesratsverordnung erlassen, weswegen diese Verweise gestrichen werden.

## **2.9 Änderung der Gefahrgutumschliessungsverordnung (GGUV; 930.111.4)**

Der Ingress wird aufgrund der neuen gesetzlichen Grundlage angepasst. Zudem erfolgen Anpassungen, die sich aufgrund der Erfahrungen aus der Praxis ergeben. Konkret wurden die Anpassungen durch das Urteil des Bundesgerichts 2C\_256/2015 ausgelöst.

*Art. 2*

Der Begriff *Gefahrgutumschliessungen* (Bst. a) besteht aus der Auflistung verschiedener Umschliessungsarten. Dieser Begriff wird zusätzlich mit "Druckgefässe, die nicht ortsbewegliche Druckgeräte sind" ergänzt, da diese Umschliessungen in der bisherigen GGUV nicht klar definiert waren. Dies insbesondere im Zusammenhang mit den Druckgefässen, welche für den Zweck der Beförderung gemäss den Bau- und Prüfvorschriften der Sondervorschriften in Kapitel 3.3 RID oder ADR bzw. gemäss den Vorgaben in Anhang 2.1 RSD und Anhang 1 SDR geprüft werden müssen.

Die Ziffer 1 und 2 werden angepasst, in dem neu nicht nur auf die Teile 4 und 6 RID (Ziffer 1) bzw. nicht nur auf Teile 4 und 6 ADR (Ziffer 2), sondern generell auf RID bzw. ADR verweisen wird. Dies weil die Druckgefässe, die nicht ortsbewegliche Druckgeräte sind zum Teil anderen Teilen von RID oder ADR, wie z.B. Unterabschnitt 1.1.3.2 oder Kapitel 3.3, entsprechen müssen. . Zudem wird der Text auf Deutsch an denjenigen auf Französisch angepasst und die Bestimmung in den beiden Ziffern mit "Für die Beförderung" begonnen wird.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00008/00001

#### *Art. 15*

Der bisherige Absatz 2 wird zu Absatz 3. Im neuen Absatz 2 wird festgelegt, dass die Bereiche und Verfahren der Konformitätsbewertungsstellen durch das UVEK festgelegt werden. Damit wird klar, dass das UVEK nicht nur die Konformitätsbewertungsstellen, sondern auch die Bereiche, in denen sie tätig sind, festlegen darf.

#### *Art. 26 Abs. 2*

In der Praxis war nicht eindeutig klar, dass das BAV eine Richtlinie erlassen darf. Um diesbezüglich Klarheit zu schaffen, wird mit dem neuen Absatz 2 eine klare rechtliche Grundlage für den Erlass von Richtlinien durch das BAV geschaffen.

#### **Anhang 1:**

##### *Ziffer 1 Tabelle 1*

Die Terminologie der Verfahren wird besser an die betroffenen Umschliessungen angepasst. Durch die Präzisierung betreffend die Anerkennung und Überwachung der Qualitätssicherungsprogramme von Herstellern muss auch die Kompetenz der Konformitätsbewertungsstellen angepasst werden.

##### *Ziffer 2*

Absatz b. wird mit der richtigen Referenz an das betroffene Regelwerk ADR ergänzt.

##### *Ziffer 2 Tabelle 2*

Die Kompetenz der Konformitätsbewertungsstellen für die Überwachung der Herstellung wird an die ADR und RID-Vorschriften angepasst.

Ziffer 3 und 4 bleiben unverändert.

##### *Ziffer 5*

Bisher bestand Unklarheit darüber, dass das BAV die Periodizität der Anerkennung und der Überwachung der Qualitätssicherungsprogramme von Herstellern festlegen kann, entsprechend der Stand der Technik für zertifizierte Qualitätsmanagementsystemen. Mit der neuen Ziffer 5 wird diese Periodizität auf Stufe Verordnung verankert und damit diese Unklarheit beseitigt. In der Regel muss die Anerkennung nach drei Jahren erneuert werden. Das BAV erhält die Kompetenz abweichende Intervalle in Einzelfällen festzulegen. Damit soll diesen Fällen Rechnung getragen werden, in denen eine längere als die dreijährige Periode verhältnismässig scheint.