



Bundesamt für Verkehr, 30. April 2025

---

# **Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe**

(Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)

## **Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

Entwurf für die Vernehmlassung

---

Aktenzeichen: BAV-330.0-8/3/2/3  
Geschäftsfall:



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Grundzüge der Vorlage</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen</b> .....	<b>7</b>
3.1	Totalrevision der Gütertransportverordnung .....	7
3.2	Änderungen der Verordnung über die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen .....	32
3.3	Änderungen der Schwerverkehrsabgabeverordnung .....	32
3.4	Änderungen der Gefahrgutbeauftragtenverordnung .....	32
3.5	Änderungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung .....	32
3.6	Änderungen der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen .....	32
3.7	Änderung der Gefahrgutumschliessungsverordnung .....	33

## 1 Ausgangslage

Der Bundesrat hat am 10. Januar 2024 die Botschaft zum Gütertransportgesetz (Totalrevision des Bundesgesetzes über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen; BBI 2024 300) zuhanden der eidgenössischen Räte verabschiedet. Das totalrevidierte Gütertransportgesetz wurde am 21. März 2025 vom Parlament verabschiedet (BBI 2025 1103).

Die Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG) sieht eine Neuausrichtung der Rahmenbedingungen und die Einführung neuer Förderinstrumente für den Schienengüterverkehr vor. Mit den im totalrevidierten GüTG enthaltenen Massnahmen soll der Schienengüterverkehr gestärkt werden, so dass dieser einen grösseren Beitrag zur Gewährung der Versorgungssicherheit und an die Erreichung der Ziele des Bundes in der Umwelt- und Energiepolitik leisten kann.

Nebst der Totalrevision des Gütertransportgesetzes beinhaltet die Vorlage Änderungen in anderen Gesetzen. Namentlich im Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG; SR 641.81), im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG; SR 725.116.2) sowie im Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101).

Die Beschlüsse zur Totalrevision des GüTG wie auch die Verordnungsanpassungen sollen integral auf den 1. Januar 2026 in Kraft gesetzt werden.

## 2 Grundzüge der Vorlage

### Gegenstand

Gestützt auf die Totalrevision des Gütertransportgesetzes erfolgt eine Totalrevision der Verordnung vom 25. Mai 2016 über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GüTV), welche folglich aufgehoben wird. Die Bestimmungen der bisher gültigen GüTV (SR 742.411), welche nicht die finanziellen Förderinstrumente betreffen, werden grossmehrheitlich unverändert in die neue GüTV überführt (Abschnitte 5–10 der aGüTV vom 25. Mai 2016).

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

- Verordnung vom 19. Juni 2024 über die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen (VKOVA; SR 520.16)
- Verordnung vom 27. März 2024 über die Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV; SR 641.811);
- Verordnung vom 15. Juni 2001 über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse, Schiene und Gewässern (Gefahrgutbeauftragtenverordnung, GGBV; SR 741.622);
- Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122)
- Verordnung vom 31. Oktober 2012 über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD; SR 742.412);
- Verordnung vom 31. Oktober 2012 über das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung von Gefahrgutumschliessungen (Gefahrgutumschliessungsverordnung, GGUV; SR 930.111.4).

### Übersicht über die Verordnungsanpassungen

Sämtliche Verordnungen, welche sich aktuell auf das bisherige Gütertransportgesetz 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.

<b>Verordnung</b>	<b>Kurzkommentar</b>	<b>Kapitel</b>
<b>Verordnung vom 25. Mai 2016 über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GüTV; SR 742.411)</b>	Totalrevision GüTV inkl. Aufhebung der Bestimmungen der GüTV vom 25.05.2016;  Insbesondere Neufassung der Abschnitte in Kapitel 2 nGüTV	3.1
<b>Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV; SR 641.811)</b>	Anpassung aufgrund der Änderung im Schwerverkehrsabgabegesetz: Streichung der Bestimmungen betreffend die Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs und Aufnahme einer Übergangsbestimmung hierzu.	3.3
<b>Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122)</b>	Anpassung aufgrund der Änderung des Eisenbahngesetzes (Art. 9c Abs. 3bis)	3.5
<b>Verordnung über die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen (SR 531.40)</b>	Diese Verordnungen zur Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen und mit Bezug zu Gefahrgut stützen sich alle auf das bisher gültige GüTG. Da dieses totalrevidiert wird, werden im Ingress jeweils der oder die Artikel des neuen GüTG genannt.	3.2
<b>Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV; SR 741.622)</b>		3.4
<b>Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD; SR 742.412)</b>		3.6
<b>Verordnung über das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung von Gefahrgutum-schliessungen (GGUV; SR 930.111.4)</b>	Diverse Anpassungen im Anhang	3.7

**Übersicht über weitere mit der Totalrevision des GüTG verbundene Rechtsanpassungen**

<b>Reglement in Kompetenz des Bundesrats</b>	<b>Kurzkommentar</b>
Anpassung <i>Geschäftsreglement der Kommission für den Eisenbahnverkehr (SR 742.101.4)</i>  Hierzu erfolgt ein separater Einbezug der interessierten Kreise zu einem späteren Zeitpunkt	Anpassungen aufgrund Totalrevision GüTG

<b>Bestimmungen in Kompetenz des BAV</b>	<b>Kurzkommentar</b>
<p>Anpassung <i>Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4)</i></p> <p>Hierzu erfolgt ein separater Einbezug der interessierten Kreise zu einem späteren Zeitpunkt</p>	<p>Anpassung aufgrund von Änderung im Eisenbahngesetz (Art. 9c Abs. 3bis) (Rangierleistungen)</p>
<p>Erlass <i>Richtlinie des BAV über die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs mittels Leistungsvereinbarungen</i></p> <p>Hierzu ist bereits ein separater Einbezug der interessierten Kreise erfolgt</p>	<p>Festlegung des Verfahrens für die finanzielle Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) mittels Leistungsvereinbarungen sowie das damit verbundene Verfahren zur Einholung und Bewertung der Offerten aufzeigen</p>
<p>Erlass <i>Richtlinie des BAV zu Investitionsbeiträgen für Umschlags- und Verladeanlagen und zur Ausrichtung der Umschlags- und Verladebeiträge</i></p> <p>Hierzu erfolgt ein separater Einbezug der interessierten Kreise zu einem späteren Zeitpunkt</p>	<p>Festlegung des Verfahrens sowie der anrechenbaren Kosten pro Anlagenelement mittels pauschaler Beträge für die Entrichtung von Investitionsbeiträgen für Umschlags- und Verladeanlagen; Festlegung des Verfahrens zur Ausrichtung der Umschlags- und Verladebeiträge</p>
<p>Erlass <i>Richtlinie des BAV über das Verzeichnis</i> gemäss Artikel 51 Absatz 1 nGüTV.</p> <p>Hierzu erfolgt ein separater Einbezug der interessierten Kreise zu einem späteren Zeitpunkt.</p>	<p>Festlegung der Form und des Inhalts des Verzeichnisses, insbesondere der von den Anschliessern mitzuteilenden Angaben.</p>

### **Allgemeines und Grundlagen**

- Die Botschaft zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes vom 10. Januar 2024 ist unter nachfolgendem Pfad publiziert. Sie stellt die Grundlage für die Verordnungsanpassungen dar: [BBi 2024 300 - Botschaft zum Gütertransportgesetz](#)
- Gütertransportgesetz vom 21. März 2025; [BBi 2025 1103 - Bundesgesetz über den Transport ... | Fedlex](#) (folgend nGüTG).

Sämtliche Bestimmungen im nGüTG und der vorliegenden Totalrevision der GüTV 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. Auf eine explizite Erwähnung in den jeweils relevanten Bestimmungen, wonach die finanziellen Förderun-

<sup>1</sup> SR 0.740.72

gen auch für Unternehmen im Ausland diskriminierungsfrei gewährt werden können, kann jedoch verzichtet werden. Die Instrumente sind nicht-diskriminierend ausgestaltet und die Grundsätze nach Artikel 32 LVA werden somit eingehalten.

Das nGüTG und die vorliegende Totalrevision der GüTV legen für verschiedene Finanzhilfen maximale Förderanteile des Bundes fest. Der Bundesrat erachtet es als notwendig, dass bei Finanzhilfen ein möglichst hoher Anteil an Eigenleistungen für eine effiziente Aufgabenerfüllung zum Tragen kommt. Der Bundesrat strebt daher an, dass Finanzhilfen in der Regel 50 Prozent der Kosten der unterstützten Aufgabe nicht übersteigen. Das BAV legt daher die auf das GüTG gestützten Finanzhilfen in der Regel heute und auch zukünftig bei maximal 50 Prozent fest.

### **3 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen**

#### **3.1 Totalrevision der Gütertransportverordnung**

Die wichtigsten Anpassungen auf Stufe Verordnung ergeben sich aus der Totalrevision des Gütertransportgesetzes. Die rechtlichen Anpassungen in diesem Bereich werden in erster Linie in der Gütertransportverordnung (GüTV) konkretisiert. Diese wird wie das GüTG einer Totalrevision unterzogen.

Die GüTV vom 25. Mai 2016 wird aufgehoben. Viele Bestimmungen (insbesondere im 3. Kapitel nGüTV) werden jedoch weitgehend unverändert in die neue GüTV übernommen. Die GüTV wird mit neuen Bestimmungen, die sich aus dem totalrevidierten GüTG ergeben, ergänzt. In Anlehnung an das nGüTG trägt diese Verordnung den Titel Gütertransportverordnung (GüTV). Die Gliederung der neuen Gütertransportverordnung (nGüTV) orientiert sich am Aufbau des totalrevidierten GüTG und umfasst die folgenden Kapitel und Abschnitte:

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen
2. Kapitel: Investitionsbeiträge und andere Beiträge
  1. Abschnitt: Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen
  2. Abschnitt: Umschlags- und Verladebeiträge
  3. Abschnitt: Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene und auf dem Wasser
  4. Abschnitt: Investitionsbeiträge für die digitale automatische Kupplung
  5. Abschnitt: Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge
  6. Abschnitt: Betriebsbeiträge
  7. Abschnitt: Investitions- und Betriebsbeiträge an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge
3. Kapitel: Anschlussgleise
  1. Abschnitt: Anschlussgewährung, Planung und Bau von Anschlussgleisen
  2. Abschnitt: Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen
  3. Abschnitt: Abweichungen von den Vorschriften für Bau, Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen
  4. Abschnitt: Verantwortlichkeit und Haftpflichtversicherung bei Anschlussgleisen
  5. Abschnitt: Aufsicht über die Anschlussgleise
4. Kapitel: Schlussbestimmungen

#### **1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen**

##### **Art. 1 Gegenstand**

Die Verordnung enthält insbesondere die Ausführungsbestimmungen zum totalrevidierten Gütertransportgesetz. In diesem Artikel wird der Regelungsbereich der Verordnung aufgeführt. Neu wurde eingefügt, dass sie die Förderung der technischen Neuerungen, der digitalen automatischen Kupplung sowie für klimafreundliche Fahrzeuge auf Schiene und Wasser regelt.

##### **Art. 2 Transport gefährlicher Güter**

Die Bestimmung wird weitgehend unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen. Die Anpassung betrifft eine sprachliche Umformulierung.

## **2. Kapitel: Investitionsbeiträge und andere Beiträge**

### **1. Abschnitt: Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen**

#### **Art. 3** Investitionsbeiträge

##### Abs. 1

Dieser Artikel enthält die Grundzüge zur Gewährung von Investitionsbeiträgen für Umschlags- und Verladeanlagen in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen.

Der Bund leistet die Investitionsbeiträge an den Neubau, die Erweiterung und Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen. Ebenfalls können Investitionsbeiträge an die Beschaffung von Umschlags- und Verlademitteln auf sämtlichen Umschlags- und Verladeanlagen, einschliesslich Freiverladeanlagen, geleistet werden.

Der Begriff des Neubaus präzisiert den im Gesetz vorhandenen Begriff des Baus. Als Neubau gilt die Erstellung einer neuen Anlage oder die Neubeschaffung eines Umschlags- und Verlademittels. Als Erneuerung gilt der Ersatz oder die Erneuerung bestehender Anlagenelemente sowie der Ersatz bestehender Umschlags- und Verlademittel. Ebenfalls als Erneuerungen gelten Anpassungen im Anlagelayout oder der technischen Ausrüstung.

Als Erweiterung einer Anlage gilt der Neubau sowie die Neubeschaffung sämtlicher zusätzlicher Elemente zu einer bereits bestehenden Umschlags- und Verladeanlage oder zu bereits bestehenden Umschlags- und Verlademitteln.

##### Abs. 2

Im Ausland sind nur KV-Umschlagsanlagen förderfähig, die überwiegend der Verlagerung des alpenquerenden Schwergüterverkehrs durch die Schweiz dienen. Es sind nur jene Transportmengen anrechenbar, welche den alpenquerenden Güterverkehr durch die Schweiz betreffen.

##### Abs. 3

Wie bis anhin soll die Möglichkeit bestehen, für A-Fonds-perdu-Beiträge 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. Die Details werden in der Vereinbarung mit den Anlagenbetreiberinnen gemäss Artikel 10 nGüTG festgehalten.

#### **Art. 4** Voraussetzungen

##### Abs. 1

Der Grundsatz, wonach sich die Betreiberin mit eigenen Mitteln an der Investition beteiligen muss, entspricht der bisher geltenden Verordnungsbestimmung. Investitionsbeiträge werden nur geleistet, wenn sich die Betreiberin einer Umschlags- und Verladeanlage mit eigenen Mitteln in angemessenem Umfang an den anrechenbaren Kosten beteiligt. Der Bund berücksichtigt dabei allfällige zusätzliche Förderungen von Kantonen und Gemeinden. Durch eine angemessene Beteiligung mit Eigenmitteln soll sichergestellt werden, dass eine Betreiberin ein ausreichendes Interesse am nachhaltigen Betrieb einer geförderten Anlage hat, da sie in nennenswerter Höhe an den finanziellen Risiken des Betriebs beteiligt ist. So wird zudem gewährleistet, dass keine Anlagen nur mit Mitteln Dritter (z.B. ausschliesslich Investitionsbeiträge von Bund, Kantonen und Gemeinden) realisiert werden.

## Abs. 2

Um sicherzustellen, dass eine Betreiberin, welche nicht gleichzeitig Eigentümerin einer Anlage ist, die entsprechenden Projekte umsetzen darf, verlangt das BAV einen Nachweis in Form eines Vertrages oder einer Vereinbarung zwischen der Betreiberin und der Eigentümerin.

Der Grundsatz, wonach der Gesuchsteller den diskriminierungsfreien Zugang zu seiner Anlage gewährleisten muss, gilt neu nur noch für KV-Umschlagsanlagen. KV-Umschlagsanlagen haben transportlogistisch keinen anderen Zweck als den Umschlag zwischen Schiene und Strasse, Schiene und Schiene oder Schiene und Schiff. Diese Möglichkeiten zum Umschlag müssen jedem zugangswilligen Unternehmen offenstehen. Reine Anschlussgleise sind von dieser Voraussetzung befreit (vgl. Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e nGüTG und Kapitel 4.1.3.5 der Botschaft zum Gütertransportgesetz).

## Abs. 3

Zur Vereinfachung des Prozesses werden neu gemäss Kapitel 4.1.3.5 der Botschaft zum Gütertransportgesetz Mindesttransportmengen nur noch für Neubau- und Erweiterungsprojekte mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von mehr als 5 Millionen Franken vorausgesetzt. Die in der Verordnung festgehaltenen Mindestmengen für Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen entsprechen der bisherigen und bewährten Praxis. Die jährlichen Mindestmengen sind in einem mittelfristigen zeitlichen Kontext zu verstehen und können in einzelnen Jahren unterschritten werden; es gilt der Durchschnittswert des Überwachungszeitraumes während der ersten zehn vollständigen Kalenderjahre ab Inbetriebnahme respektive Fertigstellung der Anlage.

Das BAV überprüft die Erreichung der Mindesttransportmengen bei Anschlussgleisen anhand der Daten betreffend die Umschlags- und Verladebeiträge (vgl. Abschnitt 2 GüTV). Betreiberinnen von KV-Umschlagsanlagen melden zwecks Prüfung der Mindestmengen weiterhin die jährlich umgeschlagene Menge in TEU.

## **Art. 5** Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs

### Abs. 1

Die Gewährung der Beiträge ist mit Auflagen verbunden. Dazu zählt nach Artikel 10 Absatz 7 und Artikel 11 Absatz 4 nGüTG insbesondere die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zu den Anlagen. Dieser Grundsatz wird bereits heute berücksichtigt. Mit dieser Bestimmung wird die Definition des diskriminierungsfreien Zugangs zu diesen Anlagen auf Verordnungsstufe konkretisiert. Er gilt neu neben dem Zugang zu KV-Umschlagsanlagen inklusive der dazugehörigen Gleisanlagen auch für den Zugang zur gesamten Hafeninfrastruktur. Die Pflicht zum diskriminierungsfreien Zugang wird für reine Anschlussgleise aufgehoben.

In den Buchstaben 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. Verzichtet wird auf eine Regelung der Gleichbehandlung für die verschiedenen Formen des Umschlags in KV-Umschlagsanlagen. Den Anlagenbetreiberinnen soll es möglich sein, zwischen den verschiedenen Umschlagsformen (Strasse – Schiene, Schiene – Schiene, Schiene – Schiff) entsprechend der Markt- und Wettbewerbsverhältnisse preislich zu differenzieren.

### Abs. 2

Absatz 2 entspricht inhaltlich dem bisherigen Absatz 3 und regelt die Vertraulichkeit der Daten Dritter durch Eigentümerinnen und Betreiberinnen der Anlagen.

**Art. 6** Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene

Die Bestimmung wird im Wortlaut unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen (bisheriger Artikel 6a GüTV). Mit der Bestimmung soll sichergestellt werden, dass Dienstleistungen in der Nahzustellung ab Formations- und Annahmehöfen, wo in der Regel nur ein Unternehmen tätig ist, allen Unternehmen offenstehen. Die Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene können von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht werden. Diese Dienstleistungen sind aber zukünftig auch Gegenstand der Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Anbieterinnen im EWL, da Dienstleistungen in der Nahzustellung integraler Bestandteil des Angebots im EWL sind. In Umsetzung dieses Artikels können daher die Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen Bestimmungen enthalten, an welchen Orten und mit welchen Kapazitäten durch die Anbieterinnen im EWL Dienstleistungen für die Nahzustellungen angeboten werden.

Da grundsätzlich nicht nur die Anbieterinnen im EWL Dienstleistungen in der Nahzustellung erbringen können, wird auf eine Streichung dieser Bestimmung verzichtet.

**Art. 7** Anrechenbare Kosten

Ausführliche Erläuterungen bezüglich der Ausweitung der Anrechenbarkeit auf weitere Elemente und die Vereinfachung der Finanzierung finden sich in der Botschaft zum Gütertransportgesetz in Kapitel 4.1.3.5.

**Abs. 1**

Gemäss Artikel 10 Absatz 4 nGüTG können die anrechenbaren Kosten künftig mittels Pauschalen für die einzelnen Elemente festgelegt werden. Die Festlegung obliegt dem BAV. Dem BAV wird hiermit ermöglicht, diese Pauschalen in einer Richtlinie festzulegen, um so die Bestimmung der förderwürdigen Elemente auf einfachem Weg vornehmen zu können. Dadurch können insbesondere neuartige, auf Anlagen bisher nicht eingesetzte Elemente, die noch nicht in der Richtlinie aufgeführt waren, als anrechenbar aufgenommen werden.

Grundsätzlich anrechenbar sind nur diejenigen Elemente, welche in der Richtlinie aufgeführt sind. Die Pauschalen für die unterschiedlichen Elemente basieren auf durch eine unabhängige externe Expertise ermittelten Erfahrungswerten und werden vom BAV künftig periodisch überprüft und gegebenenfalls angepasst. Für Elemente, für welche keine Pauschale ermittelt werden kann, wird das BAV in der Richtlinie Höchstsätze festlegen. Das BAV prüft periodisch, ob zusätzliche Elemente in die Richtlinie aufgenommen werden müssen.

Der Entwurf der Richtlinie wird nach Erstellung und bei Anpassungen den interessierten Kreisen durch das BAV zur Stellungnahme unterbreitet.

**Abs. 2**

Dieser Absatz beinhaltet eine nicht abschliessende Aufzählung der nicht anrechenbaren Kosten. Aufgrund der Ausweitung der für eine Anlage anrechenbaren Elemente wurden die Kosten für Traktionsmittel aus der bisherigen Liste der nicht anrechenbaren Kosten gestrichen.

**Abs. 3**

Dieser Absatz entspricht dem bisherigen Absatz 4 und wurde unverändert übernommen.

Diese Regelung entspricht der heutigen Praxis. Sie kann relevant sein, wenn für die Realisierung eines Projekts das Land vom Gesuchsteller gekauft werden muss. 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.

Die Regelung gilt wie bis anhin nur in Einzelfällen, insbesondere für Anlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung gemäss Artikel 10 Absatz 3 nGüTG.

#### **Art. 8** Bemessung

Detaillierte Erläuterungen zur künftigen Festlegung der Beitragssätze finden sich in Kapitel 4.1.3.5 der Botschaft zum Gütertransportgesetz.

##### Abs. 1

Wie gemäss Kapitel 4.1.3.5 der Botschaft zum Gütertransportgesetz vorgesehen, wird der Beitragssatz für Erneuerungen auf pauschal 40 Prozent des anrechenbaren Investitionsvolumens festgelegt. Diese Regelung wird neu in Buchstabe a festgehalten. Die Regelung entspricht der heutigen Praxis. Es kommt die Untergrenze der gemäss Artikel 10 Absatz 3 nGüTG möglichen Förderspanne zur Anwendung, da Erneuerungsmassnahmen weder grundsätzliche Anpassungen im Layout einer Anlage noch massgebliche Veränderungen der Transportmengen mit sich bringen.

Buchstabe b legt neu den Beitragssatz für Neubau- und Erweiterungsprojekte mit anrechenbarem Investitionsvolumen von weniger als 5 Millionen Franken fest. Dieser soll gemäss Kapitel 4.1.3.5 der Botschaft zum Gütertransportgesetz zukünftig pauschal 50 Prozent des anrechenbaren Investitionsvolumens betragen.

Für Neubau- und Erweiterungsprojekte mit anrechenbarem Investitionsvolumen von mehr als 5 Millionen Franken gemäss Buchstabe c gilt ein Beitragssatz 40–60 Prozent.

Bei Neubau- und Erweiterungsprojekten von gemäss Konzept für den Gütertransport nationaler verkehrspolitischer Bedeutung ist, unabhängig vom anrechenbaren Investitionsvolumen, eine Anhebung des Beitragssatzes auf höchstens 80 Prozent möglich (Bst. d).

##### Abs. 2

Für die Anlagen gemäss Absatz 1 Buchstabe c und d dieses Artikels, für die das BAV einen Ermessensspielraum für die Bestimmung der Höhe der prozentualen Beteiligung des Bundes hat, legt das BAV die Kriterien für die Bemessung in einer Richtlinie fest. Die Richtlinie berücksichtigt dabei die Kriterien gemäss Artikel 10 Absatz 5 nGüTG. Der Investitionsbeitrag für Projekte gemäss Buchstabe c beträgt immer mindestens 2.5 Millionen Franken. Der Entwurf der Richtlinie wird nach Erstellung und bei Anpassungen den interessierten Kreisen durch das BAV zur Stellungnahme unterbreitet.

Bei KV-Umschlagsanlagen ist die Höhe der prozentualen Beteiligung des Bundes insbesondere von der Höhe der Transportmengen und deren Beitrag an der Erfüllung der verkehrspolitischen Ziele abhängig. Leistet ein Projekt einen relevanten Beitrag *im Verhältnis zu den anrechenbaren Kosten*, wird ein prozentualer Zuschlag für dieses Kriterium berücksichtigt. Die Ermittlung der zu vereinbarenden Transportmengen wird in der Richtlinie festgelegt. Aufgrund der erheblichen Investitionsbeiträge des Bundes soll als Benchmark ein Auslastungsgrad der veranschlagten Kapazität der Anlage festgelegt werden.

### Abs. 3

Absatz 3 entspricht dem bisherigen Absatz 4 dieses Artikels und wurde unverändert aus der bisherigen Verordnung übernommen.

Die Vorteile Dritter, die ein Projekt anderweitig mit sich zieht, werden bei der Bemessung der Investitionsbeiträge angemessen berücksichtigt und können zu einer Kürzung des Investitionsbeitrages des Bundes führen, so dass dieser unter die im Gesetz 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 Realisierung von Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, von welcher auch Dritte profitieren (z.B. Massnahmen der Verkehrstrennung). Die Beurteilung erfolgt im Einzelfall.

## **Art. 9** Offerte

### Abs. 1

Die Beziehung zwischen Bund und den Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen ist neu anhand von Vereinbarungen über vier Jahre gemäss Artikel 10 Absatz 6 des Gütertransportgesetzes geregelt.

### Abs. 2

Grundlage der Vereinbarung ist eine verbindliche Offerte des Gesuchstellers. Die Einreichung der Offerte erfolgt über einen vom BAV festgelegten standardisierten und digitalisierten Prozess. Wichtigstes Element der Offerte ist ein mehrjähriger, die Vereinbarungsperiode umfassender Investitionsplan, dessen Grundlage die in der Richtlinie aufgeführten, anrechenbaren Elemente bilden. Der Investitionsplan muss direkt in der digitalen Anwendung des BAV generiert werden. Er bildet die Basis für die Festlegung des Investitionsbeitrags des Bundes einer entsprechenden Vereinbarungsperiode. Weitere, mit der Offerte einzureichende Unterlagen sind in diesem Artikel festgehalten. Diese entsprechen die Unterlagen, die schon bisher dem BAV für ein Investitionsgesuch für eine Anlage eingereicht werden mussten.

Die Angabe von prognostizierten Transportmengen ist nur noch für Projekte mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von mehr als 5 Millionen Franken erforderlich. Diese müssen zumindest der Mindesttransportmenge von 720 beladenen Bahnwagen für Anschlussgleise (Durchschnitt über die prognostizierten 5 Jahre) und 5'000 Standard-Containereinheiten (Twenty Foot Equivalent Units, TEU) für KV-Umschlagsanlagen (Durchschnitt über die prognostizierten 10 Jahre) entsprechen. Massgebend sind nur Mengen, die nicht aufgrund gesetzlicher Bestimmungen oder in Bau- und Betriebsbewilligungen enthaltenen Auflagen ohnehin auf der Schiene transportiert werden.

### Abs. 3

Bei Offerten für Anlagen mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen über 5 Millionen Franken müssen zusätzliche Unterlagen eingereicht werden. So kann sichergestellt werden, dass eine vertiefte Prüfung dieser Projekte gewährleistet ist, um die Bewertung der Kriterien gemäss Artikel 10 Absatz 5 nGüTG für die Festlegung des Beitragssatzes zu ermöglichen.

### Abs. 4

Die Regelung wurde bisher in einem Leitfaden und einer internen Weisung festgelegt. Neu erfolgt dies in einer Richtlinie des BAV.

## Abs 5

Absatz 5 wurde unverändert übernommen. Die Bestimmung ermöglicht dem BAV eine risikoorientierte vertiefte Prüfung der Offerten.

## **Art. 10** Vereinbarung

Die Beziehung zwischen dem Bund und den Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen mit Blick auf die Entrichtung von Investitionsbeiträgen ist neu im Rahmen einer Vereinbarung zwischen BAV und Anlagenbetreiberin über vier Jahre gemäss Artikel 10 Absatz 6 nGüTG geregelt. Für Freiverlade werden die Vereinbarungen lediglich mit den Betreiberinnen von Umschlags- und Verlademitteln abgeschlossen.

## Abs. 1

In Absatz 1 wird festgehalten, mit wem das BAV Vereinbarungen abschliessen kann. Vereinbarungen werden ausschliesslich mit Betreiberinnen von Anschlussgleisen und KV-Umschlagsanlagen abgeschlossen. Mit Eigentümerinnen, welche ihr Anschlussgleis nicht selbst betreiben, werden keine Vereinbarungen abgeschlossen. Wer als Betreiberin gilt, ist in Artikel 4 Absatz 2 GüTV definiert.

## Abs. 2 und 3

Vereinbarungen für bestehende Anlagen werden in der Regel vor Beginn einer Verpflichtungskreditperiode abgeschlossen und orientieren sich grundsätzlich an der Gültigkeit der Verpflichtungskredite gemäss Artikel 10 Absatz 9 nGüTG. Insbesondere für Neubauten und Wiederinbetriebnahmen von bestehenden Anlagen sowie im Falle von Betreiberwechseln muss die Möglichkeit bestehen, dass jederzeit Vereinbarungen abgeschlossen werden können. Die Laufzeit von Vereinbarungen, die während der Gültigkeit eines Verpflichtungskredits abgeschlossen werden, endet mit Ablauf der entsprechenden Verpflichtungskreditperiode.

Absatz 4 regelt die wichtigsten inhaltlichen Bestandteile der Vereinbarung. Die zu tätigen Investitionen ergeben sich aus der elektronisch (in der dafür eingerichteten digitalen Fachanwendung) eingereichten Offerte. Sie enthält alle Elemente, welche während der Laufzeit der Vereinbarung gebaut, beschafft oder erneuert werden. Die Arbeiten sollen terminlich – wenn möglich – gemäss Investitionsplanung durchgeführt werden, eine unterjährige Verschiebung der Arbeiten innerhalb der Laufzeit der Vereinbarung ist zulässig. Basierend auf der Investitionsplanung errechnet sich der jährliche Investitionsbeitrag, welcher für die Mittelplanung wichtig ist (sog. Jahresbetreffnisse). Die Auszahlung der Investitionsbeiträge erfolgt auf Grundlage der effektiv ausgeführten Arbeiten und berechnet sich mittels der Pauschale bzw. dem Höchstsatz für die ausgeführten Elemente. Übersteigen die Ist-Kosten den in der Vereinbarung für das entsprechende Jahr festgehaltenen Investitionsbeitrag, steht die Auszahlung unter Vorbehalt der jährlichen Kreditanträge und Kreditbeschlüsse der zuständigen Organe des Bundes zu Voranschlag und Finanzen.

Die Anlage ist während der gesamten Lebensdauer von 20 Jahren so zu unterhalten, dass darauf jederzeit eine sichere Betriebsabwicklung gewährleistet ist, auch wenn die Anlage nicht für den Güterverkehr genutzt wird. Für einzelne Elemente wie beispielsweise mobile Umschlaggeräte, kann die Lebensdauer herabgesetzt werden; die verkürzte Lebensdauer ist in der Richtlinie des BAV geregelt.

Bei Anlagen mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von mehr als 5 Millionen Franken wird nach wie vor eine zu erbringende Transportmenge sowie ein entsprechender Überwachungszeitraum von 10 Jahren vereinbart. Es ist möglich, die Mindesttransportmenge zu vereinbaren.

Ebenfalls geregelt werden die Modalitäten im Zusammenhang mit den Umschlags- und Verladebeiträgen wie beispielsweise die Mengenmeldungen in der digitalen Anwendung, die Auszahlungsmodalitäten und gegebenenfalls die Weitergabe an weitere verladende Parteien.

#### Abs. 5

Absatz 5 regelt das Vorgehen bei nicht umgesetzten, in der Vereinbarung aufgeführten Massnahmen: In diesem Fall verfällt die Zusicherung.

Die Beitragszusicherung verfällt für vereinbarte Massnahmen, die nicht während der Laufzeit der Vereinbarung umgesetzt wurden. Die Gesuchsteller haben jedoch die Möglichkeit, diese Massnahmen in der kommenden Vereinbarungsperiode erneut zu beantragen. Begonnene, jedoch während der Laufzeit der Vereinbarung nicht beendete und abgerechnete Massnahmen werden auf die kommende Vereinbarung übertragen.

#### Abs. 6 und 7

Absatz 6 soll die Anpassung von Vereinbarungen innerhalb der ursprünglich vereinbarten Vertragsdauer ermöglichen. Die Betreiberinnen haben die Möglichkeit, bei Bedarf die Offerten während der Laufzeit der Vereinbarung bis zu einem vom BAV definierten Stichtag anzupassen.

Somit wird gewährleistet, dass auf nicht vorhersehbare Ereignisse, nicht planbare Massnahmen an den Anlagen und andere, sich verändernde Gegebenheiten reagiert werden kann. Dazu gehören auch Mehrkosten. Die Betreiberinnen sind verpflichtet diese bevorstehenden Änderungen infolge von nicht vorhergesehenen Umständen sowie Mehrkosten dem BAV umgehend anzukündigen und zu begründen. Das BAV muss diesen Änderungen zustimmen, bevor mit deren Umsetzung begonnen wird.

Bei begründeten erforderlichen Anpassungen erstellt das BAV eine neue Vereinbarung über die verbleibende Geltungsdauer des Verpflichtungskredits aus. Sind die Fristen für die Erstellung einer neuen Vereinbarung zu kurz und müssen dringliche Massnahmen umgesetzt werden, so erteilt das BAV hierfür eine Bewilligung für die vorzeitige Beschaffung oder den vorzeitigen Baubeginn. Nach bereits erfolgtem Baubeginn oder nach erfolgter Bestellung bzw. Anschaffung werden keine Investitionsbeiträge zugesichert.

### **Art. 11** Auszahlung

Dieser Artikel regelt den Ablauf der Auszahlung der zugesicherten Investitionsbeiträge. Auszahlungen erfolgen nur für vereinbarte und umgesetzte Massnahmen. Die Betreiberin hat hierzu die umgesetzten Massnahmen in der digitalen Anwendung des BAV zu erfassen. Begonnene Massnahmen, welche noch nicht abgerechnet werden können, werden auf die kommende Vereinbarung übertragen.

Zur Vereinfachung des Prozesses sollen neu nur noch für Projekte mit einem zugesicherten Investitionsbeitrag über 5 Millionen Franken Teilzahlungen ausgerichtet werden.

Details zu den Voraussetzungen und zum Prozess der Auszahlung werden in der Richtlinie des BAV festgelegt.

### **Art. 12** Rückforderung

#### Abs. 1, 2, 3

Im Rahmen der Vereinfachung des Verfahrens zur Entrichtung von Investitionsbeiträgen und gemäss Erfahrungen aus der Praxis richten sich die Rückforderungsmöglichkeiten von ausgerichteten Investitionsbeiträgen zukünftig insbesondere auf Neubauten und Erweiterungen. Wird bei einem Neubau- oder

Erweiterungsprojekt mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von über 5 Millionen Franken die Mindesttransportmenge vereinbart, erfolgt bei deren Nichterreichung die vollständige Rückforderung gemäss Absatz 1. Dies deshalb, weil damit die grundsätzliche Voraussetzung für Investitionsbeiträge wegfällt.

Erreicht ein Neubau- oder Erweiterungsprojekt mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von mehr als 5 Millionen Franken die Mindestmenge, jedoch nicht die vereinbarte Transportmenge, ist eine Rückforderung nur anteilmässig bis zu einem Mindestbeitrag von 40% der effektiv ausbezahlten Kosten möglich. Wurde der Mindestbeitrag (z. B. infolge Vorteile Dritter) nach unten angepasst, so gilt der angepasste Beitrag.

Zur nachhaltigen Wirkung der ausgerichteten Investitionsbeiträge an Neubauten und Erweiterungen ist die Anlage über eine Lebensdauer von mindestens 20 Jahren in einem betriebsfähigen Zustand zu erhalten. Ist diese Bedingung nicht gegeben, erfolgt eine anteilmässige Rückforderung. Die Berechnung der Rückforderung wird in der Richtlinie geregelt (und soll hierbei grundsätzlich für Neubauten und Erweiterungen der heutigen Praxis entsprechen).

Der betriebsfähige Zustand gilt als gegeben, wenn die Betreiberin

- a) über einen aktuellen Überblick über den Zustand der Anlage, namentlich der Gleis- und Fahrleitungsanlage sowie der übrigen Anlageelemente und Kunstbauten verfügt;
- b) alle Instandhaltungsmassnahmen sowie technische oder betriebliche Massnahmen, die für einen sicheren Betrieb der Anlage erforderlich sind, ausgeführt hat;

die Betriebsvorschriften aktualisiert und allen Involvierten übergeben hat. Erneuerungen ermöglichen eine Weiterführung des betriebsfähigen Zustands einer Anlage und verlängern die initiale Lebensdauer von 20 Jahren. Hier verzichtet der Bund auch im Sinne einer Vereinfachung des Prozesses auf eine nochmalige Rückforderungsmöglichkeit.

Auf Rückforderungen werden – wie bis anhin – keine Zinsen erhoben. Ausgenommen sind Rückforderungen nach Artikel 12 Absatz 5 dieser Verordnung.

Abs. 4

Wenn bei Neubauten oder Erweiterungen innerhalb der Lebensdauer von 20 Jahren ein Betreiberwechsel erfolgt und die neue Betreiberin die Verpflichtungen nicht übernehmen will oder keine neue Betreiberin gefunden wird, erfolgt eine anteilmässige Rückforderung. Die Berechnung der Rückforderung wird in der Richtlinie geregelt.

Abs. 5

Wenn die Kommission für Eisenbahnverkehr Railcom 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. Für die Bemessung der Art und Höhe Rückforderung erfolgt die Beurteilung im Einzelfall. Hierfür soll, wie im Artikel 28 Absatz 2 des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionengesetz, SuG) vorgesehen, ein jährlicher Zins von 5% seit der Auszahlung verrechnet werden.

In Härtefällen kann der Bund, vertreten durch das BAV, ganz oder teilweise auf eine Rückforderung verzichten. Dies beispielsweise, wenn die Verkehrsmengen wegen bei der Gesuchstellung nicht bekannter Kapazitätseinschränkungen auf der Eisenbahninfrastruktur oder behördlicher Vorgaben, die die Leistungsfähigkeit der Anlage beschränken, nicht erreicht werden.

## 2. Abschnitt: Umschlags- und Verladebeiträge

Anhand eines Umschlags- und Verladebeitrags sollen gemäss Kapitel 4.1.3.5 der Botschaft zum Gütertransportgesetz Anreize für eine verstärkte Nutzung des Schienengüterverkehrs oder den Einsatz von Leistungen des Schienengüterverkehrs innerhalb multimodaler Transportketten gesetzt werden. Abschnitt 2 der Verordnung regelt die Bestimmungen zu den Umschlags- und Verladebeiträgen auf Grundlage von Artikel 14 nGüTG.

### Art. 13 Empfänger

#### Abs. 1

Die Entrichtung der Umschlags- und Verladebeiträge erfolgt an die Betreiberinnen von Anschlussgleisen und KV-Umschlagsanlagen. Als Betreiberin solcher Anlagen gilt, wer die Definition nach Artikel 4 Absatz 2 GüTV erfüllt.

#### Abs. 2

Die Entrichtung der Umschlags- und Verladebeiträge für auf Freiverladeanlagen empfangene oder versendete beladene Bahnwagen erfolgt an diejenige Person, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt werden.

### Art. 14 Bemessungsgrundlage

#### Abs. 1

Der Umschlags- und Verladebeitrag wird je empfangenen oder versendeten, beladenen Bahnwagen entrichtet. Der Bahnwagen ist die Grösse, die heute bereits auf jeder Umschlags- und Verladeanlage erfasst wird. Mit der Orientierung am Bahnwagen wird vermieden, dass die Verlader schwerer und damit eher für den Bahntransport geeigneter Güter bevorteilt werden. Der Bahnwagen ist zugleich in der Regel die Gefässgrösse, die Eisenbahnverkehrsunternehmen am Markt als Leistung anbieten. Um eine Benachteiligung von bspw. Doppeltaschenwagen zu verhindern, gelten Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen bei der Berechnung der Umschlags- und Verladebeiträge als zwei Bahnwagen.

#### Abs. 2

Bisherige Rückmeldungen aus Diskussionen mit Branchenakteuren zeigen zur von ihnen erwünschten Ausgestaltung der Umschlags- und Verladebeiträge kein einheitliches Bild. Einzelne Akteure haben signalisiert, dass sie einen Verzicht auf eine Obergrenze bevorzugen. Entsprechend kann die Festlegung von Bemessungsgrundlage und Beitragshöhe in Form von *zwei unterschiedlichen Varianten* vorgenommen werden:

Absatz 2 definiert die maximale Anzahl Bahnwagen, für welche auf Anschlussgleisanlagen Anspruch auf die Entrichtung des Umschlags- und Verladebeitrags besteht.

Für KV-Umschlagsanlagen und Freiverladeanlagen wird keine Obergrenze festgelegt, da diese Anlagen nicht direkt einem vor- oder nachgelagerten Logistikprozess dienen, sondern allein die Funktionalität des Güterumschlags im Vordergrund steht.

*Variante 1: Die Höhe des Umschlags- und Verladebeitrags von 40 Franken pro empfangenen und versendeten, beladenen Bahnwagen orientiert sich an der heutigen Rückerstattung der LSVÄ für den Vor- und Nachlauf im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV). Sie kann nur gehalten werden, wenn eine Obergrenze für die Anzahl beitragsberechtigter Bahnwagen in Höhe von 8000 Wagen je Anschlussgleisanlage eingeführt wird.*

*Variante 2: Wird auf die Obergrenze von 8000 Wagen verzichtet, entfällt Absatz 2. Dies hat aber unmittelbar zur Folge, dass die Beitragshöhe in Artikel 15 Absatz 1 auf 29 Franken reduziert werden muss. Es existieren Anlagen, die über vergleichsweise sehr hohe Transportvolumen auf der Schiene verfügen. Aufgrund von Budgetrestriktionen müsste die Höhe des Beitrags bei einem Verzicht auf eine Obergrenze wegen der hohen Anzahl zusätzlich beitragsberechtigter Bahnwagen reduziert werden.*

Abs. 3

Für die Entrichtung des Umschlags- und Verladebeitrages sollen nur diejenigen Mengen, welche nicht aufgrund gesetzlicher Bestimmungen oder in Bau- und Betriebsbewilligungen enthaltenen Auflagen ohnehin auf der Schiene transportiert werden müssen von Relevanz sein. Ziel des Umschlags- und Verladebeitrags ist ein Anreiz für eine verstärkte Nutzung des Schienengüterverkehrs oder für den Einsatz des Schienengüterverkehrs innerhalb multimodaler Transportketten zu setzen. Die Subventionierung von Mengen, welche ohnehin auf der Schiene transportiert werden müssen, ist für die Erreichung des genannten Zieles nicht zweckmässig.

#### **Art. 15** Beitragshöhe

Abs. 1

Absatz 1 legt die Höhe des Beitrags pro empfangenen oder versendeten, beladenen Bahnwagen fest. Eine Beitragshöhe in Höhe von 40 Franken (*Variante 1*) orientiert sich an der bisherigen Rückerstattung der LSVA für Fahrten im UKV eingesetzte Fahrzeuge. Um eine Benachteiligung von bspw. Doppeltaschenwagen zu verhindern, gelten Bahnwagen mit mehr als zwei Drehgestellen bei der Berechnung der Umschlags- und Verladebeiträge als zwei Bahnwagen. *In Variante 2 beträgt der Beitrag 29 Franken.*

Abs. 2

Grundsätzlich gilt der in Absatz 1 festgelegte Umschlags- und Verladebeitrags pro empfangenen oder versendeten, beladenen Bahnwagen. Absatz 2 schafft für das BAV die Möglichkeit, im Falle einer Erhöhung oder Kürzung des Voranschlags zum Kredit für Umschlags- und Verladebeiträge die Höhe des Beitrags im Verhältnis der Erhöhung oder Kürzung anzupassen.

#### **Art. 16** Voraussetzungen

Abs. 1, 2

Der Abschluss einer Vereinbarung nach Artikel 10 dieser Verordnung gilt als Voraussetzung dafür, dass Betreiberinnen von Anschlussgleisen und KV-Umschlagsanlagen Umschlags- und Verladebeiträge erhalten können. Die Modalitäten hinsichtlich der Abwicklung der Umschlags- und Verladebeiträge werden in diese Vereinbarungen integriert werden und der Prozess läuft ebenfalls digital über die hierfür entwickelte Anwendung. Insbesondere wird in den Vereinbarungen die Weitergabe der Umschlags- und Verladebeiträge durch die Betreiberinnen an die Absender und Empfänger geregelt. Für Umschlags- und Verladebeiträge auf Freiverladeanlagen muss keine Vereinbarung nach Artikel 10 dieser Verordnung abgeschlossen werden. Die Ausrichtung der Beiträge erfolgt mittels Eingabe der Daten durch den Gesuchsteller in der digitalen Anwendung.

Abs. 3

Bei Anschlussgleisanlagen sollen nur Umschlags- und Verladebeiträge ausgerichtet werden, wenn darauf mindestens 720 beladene Bahnwagen pro Jahr empfangen oder versendet werden. Für Neubauten und wieder in Betrieb genommene Anschlussgleisanlagen soll diese Untergrenze erst ab dem

6. Betriebsjahr gelten. Dies erlaubt, dass diese Anlagen bereits in der Hochfahrphase anhand von Umschlags- und Verladebeiträgen unterstützt werden. Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, den Schienengüterverkehr nachhaltig in die Transport- und Logistikprozesse zu integrieren.

Abs. 4

Der Prozess für die Ausrichtung der Umschlags- und Verladebeiträge und die damit verbundenen Fristen werden durch das BAV in einer Richtlinie festgelegt. Insbesondere werden in der Richtlinie der Prozess für die Einreichung von Gesuchen, die Periodizität der Auszahlungen, die Integration der Umschlags- und Verladebeiträge in die Vereinbarungen nach Artikel 10 Absatz 6 nGüTG sowie der Prozess für die Plausibilisierung der gemeldeten Bahnwagen festgelegt.

#### **Art. 17** Nachweis

Das BAV wird im Artikel 17 ermächtigt, von den Beitragsempfängerinnen sämtliche für die Ausrichtung der Beiträge wesentlichen Unterlagen und Belege zu verlangen. Die Beitragsempfängerinnen müssen die Entrichtung wesentlichen Unterlagen und Belege während einem Zeitraum von fünf Jahren nach Erhalt der Umschlags- und Verladebeiträge aufbewahren.

### **3. Abschnitt: Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene und auf dem Wasser**

#### **Art. 18** Voraussetzungen

Im nGüTG wird der Grundsatz beibehalten, dass sich der Bund an technischen Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene beteiligen kann. Zusätzlich wird die Möglichkeit geschaffen, dass er auch für technische Neuerungen im Gütertransport auf dem Wasser Beiträge sprechen kann. Um die Zielsetzungen des nGüTG zu erfüllen, werden Investitionsbeiträge für technische Neuerung nur gewährt, wenn in der Folge der Gütertransport effizienter oder ressourcenschonender erfolgen 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. 19** Anrechenbare Kosten

Es wird festgelegt, 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, ist 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. 20** Gesuch

Gesuche um Investitionsbeiträge müssen, um als förderwürdige Neuerung zu gelten, einen nachhaltigen Nutzen für den Güterverkehr auf der Schiene oder dem Wasser nachweisen. Zudem ist darzulegen, dass die Innovation ohne Bundeshilfe nicht umsetzbar wäre. Die hier genannten Unterlagen entsprechen der bisherigen Praxis und 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 offengehalten 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 zugutekommt, sondern dem Güterverkehr auf der Schiene oder dem Wasser als Ganzem ein Vorteil entsteht. Das BAV hat zu diesem Zweck bereits vor mehreren Jahren ein Expertengremium der Branche zu technischen Neuerungen im Gütertransport eingesetzt.

#### **Art. 21** Zusicherung

Wie bisher kann das BAV den Investitionsbeitrag mittels Verfügung zusichern. Neu wird die Möglichkeit vorgesehen, diese Zusicherungen auch mit Vereinbarungen zu regeln, um insbesondere bei längeren, komplexeren Projekten flexibler auf neue Erkenntnisse reagieren zu können.

#### **Abs. 2**

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

Die bisherige Beschränkung des maximalen Beitragssatzes auf 60 Prozent in der Verordnung wird gestrichen, da diese neu auf Gesetzesstufe festgesetzt wurde.

#### **Art. 22** Berichterstattung

Die Bestimmung entspricht der bisherigen Regelung und 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.

### **4. Abschnitt: Investitionsbeiträge für die digitale automatische Kupplung**

#### **Art. 23** Investitionsbeiträge

Die zukünftig vorgesehene finanzielle Beteiligung des Bundes an Investitionsbeiträgen für die digitale automatische Kupplung (DAK) beruht auf klaren Grundsätzen. Der Bund leistet für die Ausrüstung der Wagen einen einmaligen pauschalen Investitionsbeitrag in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen für den Fahrzeugumbau.

Es werden Fahrzeuge, die in der Schweiz registriert sind und von einem Unternehmen mit einem Sitz in der Schweiz gehalten werden, finanziell unterstützt. In der Erwartung, dass die anderen Europäischen Staaten entsprechende Förderungen umsetzen, kann so vermieden werden, dass es zu Doppelförderungen kommt.

#### **Art. 24** Voraussetzungen

Die Mitfinanzierung erfolgt unter der Voraussetzung, dass die Fahrzeuge eindeutig über die Immatrikulationsnummer identifizierbar sind (Bst. a) und mit vollständigen Angaben im Register der zugelassenen Fahrzeuge nach Artikel 17a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>2</sup> (EBG) eingetragen sind (Bst. b).

#### **Art. 25** Funktionalitäten der DAK

Die Funktionalitäten die mit der DAK umgesetzt werden sollen richten sich nach den europäischen Normen zu den technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI). Da diese noch nicht vorliegen, werden in diesem Artikel die bis heute im Europäischen Projekt «European DAC Delivery Programme»

---

<sup>2</sup> SR 742.101

(EDDP) vereinbarten Funktionalitäten dargestellt, welche integral eingebaut werden müssen, um von den Investitionsbeiträgen zu profitieren.

#### **Art. 26** Höhe der Investitionsbeiträge

Die Antworten im Rahmen der Vernehmlassung «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»<sup>3</sup> sowie aus diversen Branchengesprächen haben kein einheitliches Bild zur Festlegung der Förderbeiträge für die DAK ergeben. Teilweise wird die Staffelung der Förderung nach Alter der Bahnwagen begrüsst, teilweise abgelehnt. Daher wurde die Festlegung der Förderbeiträge in Form *zweier unterschiedlicher Varianten* geprüft.

*Variante 1 bildet die in der Botschaft zum Gütertransportgesetz dargestellte Optimierung des Fahrzeugparks durch nach Baujahr der Wagen abgestufte Fördersätze ab. Wagen mit Baujahr 1995 bis 2009 erhalten einen reduzierten Fördersatz von 5 000 Franken, neuere Wagen mit Baujahr ab 2010 erhalten den vollen Fördersatz von 10 000 Franken.*

*In Variante 2 dieses Artikels könnte auf die Abstufung der Förderung nach Baujahr der Bahnwagen verzichtet werden, was zu einem Fördersatz für Wagen ab Baujahr 1995 von 8 000 Franken führt. In Absatz 1 würde entsprechend die Beitragshöhe bei 8000 Franken liegen, Absatz 2 würde entfallen.*

Auf eine Förderung von Bahnwagen mit Baujahr vor 1995 wird in beiden Varianten verzichtet. Auch so sind die meisten Wagen, die für die Schweiz aktuell benötigt werden, berücksichtigt. Am Ende der Migration werden die ältesten umgebauten Wagen 37 Jahre alt sein.

Der Bundesrat erwartet mit der Abstufung in Variante 1 einen Optimierungsschub durch die Reduktion und Erneuerung des Wagenparks, Erhöhung der Laufleistungen der Wagen, schnellere Umläufe etc. und schlägt diese zur Umsetzung vor. Variante 2 wird verworfen.

Die Förderhöhe für Lokomotiven wird mit 75 000 Franken festgelegt, sofern sie nach dem Ende der Migration mindestens noch 5 Jahre im Einsatz sind. Dies ist bei aktuellem Planungsstand bis zum Jahr 2042.

#### **Art. 27** Gesuch

Artikel 27 präzisiert das Verfahren und die Angaben welche einem Gesuch um Mitfinanzierung zugrunde liegen. Nach Absatz 1 ist das Gesuch dem BAV einzureichen. Das BAV entscheidet nach Absatz 5 über das Gesuch. Das Gesuch hat eine Auflistung der Fahrzeuge mit jeweiliger Immatrikulationsnummer sowie das Baujahr je Fahrzeug zu enthalten (Abs. 2). Das BAV kann nach Absatz 3 bei Bedarf weitere Unterlagen einfordern.

#### **Art. 28** Zusicherung

Mittels Zusicherungsverfügung sichert das BAV den Fahrzeughaltern die Investitionsbeiträge zu. Die Verfügung umfasst mindestens die Fahrzeuge mit jeweiliger Immatrikulationsnummer, deren Ausrüstung finanziert wird.

#### **Art. 29** Koordination der Ausrüstungsarbeiten

Damit die Ausrüstung mit der DAK in der stark segmentierten Güterverkehrsbranche koordiniert und ohne grosse Qualitätsverluste während einer definierten Umstellungszeit bewerkstelligt werden kann, soll in der Branche eine unternehmensübergreifende Organisation – das sogenannte «Deployment-Management» – gebildet werden, die die gesamte Ausrüstung plant, steuert, überwacht und auch das

<sup>3</sup> [https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2022/69/cons\\_1](https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/2022/69/cons_1)

übergeordnete Engineering übernehmen kann. Die zu bildende Organisationseinheit kann mit Absatz 2 vom BAV Aufgaben zur Migrationssteuerung übertragen erhalten. Die Aufgaben werden gemäss Absatz 3 schriftlich festgehalten und verbindlich vereinbart. Neben den Aufgaben zur Migrationssteuerung und der Ingenieursleistungen kann der Organisation gemäss Absatz 4 auch die Aufgabe zur Abwicklung der mit den Zusicherungsverfügungen gewährten Investitionsbeiträge übertragen werden. Der Organisationseinheit steht es frei, weitere Aufgaben ausserhalb des gesetzlichen Regelungsbereichs zu übernehmen.

Gemäss dem Bundesbeschluss vom 6. März 2025 über einen Verpflichtungskredit für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene (BBl 2024 303) stehen dem UVEK von 1. Januar 2026 bis am 31. Dezember 2032 zulasten des Verpflichtungskredit 20 Millionen Franken für die untergeordnete Sachausgaben zur Verfügung. Damit kann die Koordination und die Organisation der Ausrüstungsarbeiten der dafür gebildeten Organisationseinheit übertragen und finanziert werden. Für die vorgesehenen Aufgaben werden Investitionsbeiträge in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen ausgerichtet. Diese Ausgaben richten sich nach Subventionsrecht und nicht nach den Bestimmungen des BÖB.

## **5. Abschnitt: Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge**

### **Art. 30** Voraussetzungen

Im nGüTG wird die Grundlage geschaffen, dass der Bund Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene und auf dem Wasser gewähren kann.

Um die Zielsetzungen des nGüTG zu erfüllen, werden Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge nur gewährt, wenn dadurch eine massgebliche Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen bei der Leistungserbringung erreicht wird oder Güterschiffe auf dem Rhein für Niedrigwasser geeignet sind. Investitionsbeiträge können sowohl für neue Güterschiffe der Binnenschifffahrt als auch für die Umrüstung von bestehenden Güterschiffen gesprochen werden. Wenn Güterschiffe gefördert werden, welche für Niedrigwasser auf dem Rhein geeignet sind, müssen diese gleichzeitig auch klimafreundlich sein.

Die Fahrzeuge müssen in der Schweiz zugelassen sein. Güterschiffe müssen unter Schweizer Flagge fahren. Schiffe der Hochseeschifffahrt sind ausgeschlossen.

### **Art. 31** Investitionsbeiträge

Der Bund kann die Investitionsbeiträge in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen leisten. Die Höhe der Beiträge richtet sich gemäss Absatz 2 bei Fahrzeugen auf dem Wasser nach den Mehrkosten der Investition in ein Fahrzeug mit treibhausgasemissionsarmen Antrieben gegenüber der Investition in ein herkömmliches Fahrzeug sowie der Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen. Der Beitragssatz des Bundes beträgt unter Berücksichtigung des Eigeninteresses der Gesuchstellerin höchstens 50 Prozent der Mehrkosten gemäss Absatz 2.

In Absatz 3 wird festgehalten, dass bei der Bemessung des Beitragssatzes des Bundes die Eigeninteressen der Gesuchstellerin berücksichtigt werden und dass der Beitrag höchstens 50 Prozent der Mehrkosten gemäss Absatz 2 betragen kann.

### **Art. 32** Gesuch

Gesuche um Investitionsbeiträge müssen eine massgebliche Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen bei der Leistungserbringung auf der Schiene oder dem Wasser oder bei Rheinschiffen eine Eignung für Niedrigwasser nachweisen. Zudem ist darzulegen, dass die Innovation ohne Bundeshilfe nicht umsetzbar wäre.

Die Höhe der Beiträge richtet sich bei Fahrzeugen auf dem Wasser nach den Mehrkosten der Investition in ein Fahrzeug mit treibhausgasemissionsarmen Antrieben gegenüber der Investition in ein herkömmliches Fahrzeug sowie der Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen. Ob Neubeschaffung oder Umbau, dem Antrag ist folgendes beizulegen:

- a) Kostenvoranschlag für einen treibhausgasemissionsarmen Antrieb sowie eine Vergleichsofferte für einen herkömmlichen (Diesel) Antrieb.  
Auf dem Kostenvoranschlag bzw. der Vergleichsofferte sind die antriebsrelevanten Posten<sup>4</sup> und deren Beträge separat auszuweisen. Beim herkömmlichen Antrieb ist die totale Motorleistung [kW] anzugeben. Beim treibhausgasemissionsarmen Antrieb ist die Kapazität der Batterien [kWh] und die totale E-Motorleistung [kW] anzugeben. Bei Anwendungen mit Wasserstoffbrennstoffzellen ist die gespeicherte Wasserstoffmenge [kg], die FCE-Leistung [kW] und die Kapazität der Batterien [kWh] anzugeben.
- b) Technisches Datenblatt des Schiffes das mindestens die folgenden Daten umfasst: Hauptabmessungen, Motorenanzahl, totale Motorleistung, Geschwindigkeit, Tragfähigkeit.

### **Art. 33** Zusicherung

Das BAV kann den Investitionsbeitrag mittels Verfügung oder Vereinbarungen zusichern, womit auch der Beitragssatz, die anrechenbaren Kosten und der Höchstbetrag der Finanzhilfe festgelegt wird.

#### Abs. 2

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

## **6. Abschnitt: Betriebsbeiträge**

### **Art. 34** Alpenquerender kombinierter Verkehr

Die Bestimmung wird im Wortlaut weitestgehend aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen

Zur Erreichung des Verlagerungsziels nach GVVG kann der Bund gestützt auf Artikel 8 GVVG Fördermassnahmen beschliessen. Das eidgenössische Parlament hat für den alpenquerenden unbegleiteten Verkehr einen Zahlungsrahmen gesprochen, der bis Ende 2030 läuft. Ein separater Zahlungsrahmen für die Rollende Landstrasse legt deren Förderung bis 2028 fest. Daher wird auch die Bestimmung, dass der Bund für die Rollende Landstrasse mehrjährige Zeitspannen für das Bestellverfahren gestrichen.

### **Art. 35** Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone

Der Bund beteiligt sich an den Bestellungen der Kantone für Angebote des Gütertransports auf der Schiene durch Schmalspurbahnen. Ab 2026 wird ein vierjähriger Verpflichtungskredit eingeführt. Er sieht eine Bundesbeteiligung von zehn statt bisher sechs Millionen Franken pro Jahr vor. Der maximale Bundesbeitrag darf den prozentualen Anteil nach ARPV nicht übersteigen (Art. 12 nGüTG, 16 nGüTV).

Das Bestellverfahren wird grundsätzlich jährlich durchgeführt. Mit der Revision von Artikel 12 Absatz 5 GüTG wird die Möglichkeit einer zweijährigen Bestellperiode geschaffen. Bei der Abwicklung der Bestellung haben die Kantone die Federführung und entscheiden somit über die Länge der Bestellperiode.

---

<sup>4</sup> In beiden Fällen sind die anwendbaren Anforderungen gemäss den aktuell gültigen sicherheitstechnischen Vorschriften zu berücksichtigen.

den. Der Bundesrat erachtet jedoch nur ein für alle Kantone einheitliches Bestellverfahren als zweckmässig. Zudem sind die Bestellperioden mit jenen des regionalen Personenverkehrs abzustimmen (Art. 12 Abs. 5 nGüTG)

Die beim Bund eingegangenen Gesuche der Kantone überstiegen jeweils den verfügbaren Kredit. Die Verteilung der Bundesmittel auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) stellt daher eine Herausforderung dar. Ein objektiver Quervergleich zwischen den verschiedenen EVU ist aufgrund ihrer strukturellen Unterschiede kaum möglich. Beispielsweise transportiert die Wengernalpbahn WAB auf einer vier Kilometer langen Strecke 72'962 Tonnenkilometer, während es bei der Rhätischen Bahn RhB rund 384 Kilometern Streckenlänge und 39'989'000 Tonnenkilometer sind (Planzahlen aus den Gesuchen 2025). Eine Mittelverteilung basierend auf den geplanten Tonnen oder pro Kilometer ist daher nicht umsetzbar.

Die Beteiligungen des Bundes werden somit im bisherigen Rahmen weitergeführt. Artikel 16 nGüTV bleibt daher unverändert.

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

### **Art. 36**

Dieser Artikel umschreibt die finanzielle Förderung des Autoverlads durch den Bund und wird inhaltlich unverändert übernommen, jedoch sprachlich umformuliert und ergänzt mit dem Hinweis auf die bei der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen anwendbaren Bestimmungen. Deshalb wird im neuen Absatz 2 der Hinweis auf Artikel 18 MinVG aufgenommen, der wiederum vorsieht, dass Artikel 10, 11 und 12 des nGüTG anwendbar sind. Da gemäss diesen Artikeln des nGüTG neu die Investitionsbeiträge vereinbart werden, werden auch bezüglich der finanziellen Förderung des Autoverlads Vereinbarungen abgeschlossen. . Zudem werden die Verweise auf die Bestimmungen der ARPV aktualisiert.

## **3. Kapitel: Anschlussgleise**

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

#### **Art. 37** Anschlussgewährung

Die Bestimmung wird im Wortlaut unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen. Sie kommt bei einem geplanten Neuanschluss zur Anwendung. Wann der Anschluss seitens der Infrastrukturbetreiberin gewährt werden muss, ergibt sich aus Artikel 20 Absatz 1 und Absatz 2 nGüTG, wobei Artikel 34 Absatz 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 Artikel 30 nGüTG.

#### **Art. 38** Vertragliche Regelungen

Die bisherigen Regelungen zum Anschlussvertrag werden präzisiert und bezüglich der Eigentumsverhältnisse und den Verantwortlichkeiten ergänzt.

##### Abs. 1

Im Anschlussvertrag, der als Folge eines positiven Grundsatzentscheids bzw. eines entsprechenden Entscheids des BAV zwischen der Infrastrukturbetreiberin und dem direkten Anschliesser geschlossen wird (Art. 22 Abs. 1 nGüTG), sind insbesondere die Aufgaben und Zuständigkeiten bezüglich Bau und Rückbau, Betrieb sowie Instandhaltung der Anschlussvorrichtung zu regeln. Als direkter Anschliesser

gilt, wessen Anschlussvorrichtung unmittelbar an die Infrastruktur der Infrastrukturbetreiberin anschliesst. Über dieselben Punkte haben auch Vor- und Nachanschiesser Vereinbarungen zu treffen (vgl. Art. 22 Abs. 3 nGüTG). Der Rechtsschutz richtet sich nach Artikel 30 nGüTG.

Im Absatz 2 wird definiert, wer als Anschliesser gilt. Da in der Praxis die Eigentümerin der Anlage oftmals nicht zwingend die tatsächliche Betreiberin ist, wird derjenige, der die Anlage effektiv betreibt, als Betreiberin betrachtet. Er hat in dem Fall seine Beziehung mit der Eigentümerin der Anlage vertraglich zu regeln.

#### **Art. 39** Änderung, vorübergehende Sperrung und Rückbau der Anschlussvorrichtung

Die Bestimmung wird im Wortlaut unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen.

##### 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 Bst. a GüTV). Gleiches gilt für die von Artikel 27 Absatz 2 Buchstabe 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 nGüTG).

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. 40** Kostentragung bei Anschlussvorrichtungen

Die bisherigen Bestimmungen werden mit einer Anpassung der Formulierung in Absatz 1 präzisiert.

##### Abs. 1

Die Anschlussvorrichtungen sind mit dem Inkrafttreten der GüTV am 1. Juli 2016 zum Teil der Infrastruktur erklärt worden. Aus diesem Grund wird in diesem Absatz geregelt, dass die Infrastrukturbetreiberinnen auch die Kosten für die Anschlussvorrichtungen tragen.

## Abs. 2 und 3

Gemäss Artikel 23 Absatz 3 und 4 nGüTG liegt die finanzielle Verantwortung für die Anschlussvorrichtung, d.h. im Wesentlichen die Anschlussweiche, grundsätzlich bei der Infrastrukturbetreiberin. Allerdings behält Artikel 23 Absatz 4 nGüTG 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 Artikel 27 Absatz 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. 41** Grundsätze für Planung und Bau

Die Bestimmung wird im Wortlaut unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen.

### Abs. 1

Artikel 19 Absatz 1 nGüTG 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. 19 Abs. 3 nGüTG). Gestützt auf diese Norm bestimmt Artikel 38 Absatz 1 GüTV, dass auch die Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung (im Wesentlichen EBG, EBV<sup>5</sup> und AB-EBV<sup>6</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 Artikel 37 GüTV, der die Anschliesser zu einer vorschriftsgemässen Planung und einem vorschriftsgemässen Bau verpflichtet, so dass ein sicherer Betrieb ihrer Anlagen möglich ist.

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 Artikel 81 EBV.

---

<sup>5</sup> SR 742.141.1

<sup>6</sup> Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung, SR 742.141.11

## **Art. 42** Baubewilligung; Prüfung des BAV

Die Bestimmung wird im Wortlaut unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen.

### Abs. 1

Artikel 39 Absatz 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 Artikel 18m EBG für eine Kontrolle der Einhaltung der eisenbahntechnischen Vorschriften durch die jeweils betroffene Infrastrukturbetreiberin sorgt. In der bis 2016 geltenden Anschlussgleisgesetzgebung war hingegen kein entsprechender Kontrollmechanismus vorgesehen.

Mit Artikel 30 Absatz 1 GüTV wird die bisherige Praxis des BAV, dass 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 Artikel 39 Absatz 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.

### Abs. 2

Bauten und Anlagen gemäss dem Anhang der Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE)<sup>7</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.

### Abs. 3

Die Bestimmung von Artikel 39 Absatz 3 verweist auf Artikel 3 VPVE bzw. die zugehörige Richtlinie. Die Richtlinie des BAV zu Artikel 3 VPVE enthält seit der Revision im Jahr 2013 einen Abschnitt über Anschlussgleise.

---

<sup>7</sup> SR 742.142.1

#### Abs. 4

Artikel 39 Absatz 4 GüTV gibt im Wesentlichen Artikel 17c EBG, Artikel 2a EBV sowie Artikel 6 Absatz 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

Artikel 39 Absatz 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 Bearbeitungsfrist dient der Planung der BAV-internen Abläufe. Die Sechsmonatsfrist beginnt, sobald die Gesuchunterlagen vollständig vorliegen, so dass diese der anschlussgewährenden Infrastrukturbetreiberin unterbreitet werden können (Art. 18 Abs. 3 nGüTG).

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.

Im Übrigen sind allfällige Fragen betreffend Enteignung sowie die damit zusammenhängende Verfahren durch die zuständige kantonale Baubewilligungsbehörde zu prüfen und zu entscheiden (Art. 38 Abs. 3 EntG i.V.m. Art. 18 Abs. 1 nGüTG).

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

### **Art. 43 Sicherheit**

Die Bestimmung wird im Wortlaut unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen.

#### Abs. 1

Artikel 19 Absatz 1 nGüTG 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. 19 Abs. 3 nGüTG). Artikel 40 Absatz 1 nGüTV 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.

#### **Art. 44 Betriebsbewilligung**

Die Bestimmung wird ausgenommen eine sprachliche Präzisierung aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 unverändert übernommen.

##### Abs. 1

In seiner Stellungnahme zu Handen der kantonalen / kommunalen Baubewilligungsbehörde legt das BAV fest, ob eine Betriebsbewilligung erforderlich ist (Art. 13 Abs. 3 nGÜTG). 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. Anstelle mangelhaften Unterhalts wird nun von mangelhafter Instandhaltung gesprochen.

##### Abs. 3

Verzichtet das BAV auf die Anordnung einer Betriebsbewilligung, gibt ihm Artikel 32 Absatz 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. 45 Betriebsvorschriften**

##### Abs. 1 und 2

Artikel 45 Absatz 1 und 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 im Normal- und Störfall gilt.

Artikel 45 Absatz 2 hebt das Tragen der persönlichen Schutzausrüstung sowie das Treffen von Massnahmen bei Ereignissen nach Artikel 15 und 16 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV)<sup>8</sup> hervor, da das BAV im Rahmen seiner Überwachungstätigkeit bezüglich dieser Bereiche immer wieder Mängel feststellt. Weiterhin sind in den Betriebsvorschriften die Personen namentlich zu benennen, die für Betrieb und Instandhaltung Verantwortung tragen sowie deren Stellvertreter.

---

<sup>8</sup> SR 742.161

### Abs. 3

Absatz 3 entspricht weitgehend dem bisherigen Absatz 4 der Bestimmung. Die Betriebsvorschriften sind dem BAV auf Anfrage zur Verfügung zu stellen. Damit ist gewährleistet, dass das BAV bei Aufsichtstätigkeiten vor Ort über die aktuellen Betriebsvorschriften verfügt. Auf eine Benennung von Fristen wird neu verzichtet.

Abweichungen von den hoheitlichen Vorgaben, d.h. den FDV, bedürfen generell der Genehmigung durch das BAV (Art. 49 Abs. 2 GüTV). Hier ist weiterhin die Festlegung einer Frist erforderlich. Das genaue Vorgehen ist in den AB-EBV sowie in der entsprechenden Richtlinie des BAV beschrieben.

### **Art. 46** Personal

Die Bestimmung wird im Wortlaut unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen.

### Abs. 1–3

Artikel 43 Absatz 1 bis 3 GüTV entsprechen im Wesentlichen Artikel 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>9</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>10</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.

### **Art. 47** 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.

---

<sup>9</sup> SR 742.141.21

<sup>10</sup> SR 742.141.22

Abs. 3

Für Fahrzeuge, die über den Anschlusspunkt hinaus in einen Bahnhof resp. auf das Eisenbahnnetz einer konzessionierten Infrastrukturbetreiberin fahren, muss eine für die Instandhaltung verantwortliche Stelle bestimmt sein. Diese Stelle muss ein Instandhaltungssystem gemäss Art. 5j EBV betreiben und unterliegt im interoperablen Bereich der Zertifizierungspflicht gemäss Durchführungsverordnung (EU) 2019/779.

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

#### **Art. 48**

Die Bestimmung wird im Wortlaut unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen.

Artikel 48 GüTV gibt Artikel 5 Absatz 1 und 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. 21 Abs. 1 nGüTG, 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.

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

#### **Art. 49 Verantwortlichkeit**

Die Bestimmung wird im Wortlaut unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen.

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 Artikel 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>11</sup>).

#### **Art. 50** Haftpflichtversicherung

Die Bestimmung wird im Wortlaut unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen.

Gemäss Artikel 24 Absatz 4 nGüTG 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.

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

#### **Art. 51**

Die Bestimmung wird im Wortlaut unverändert aus der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 übernommen.

Das BAV übt die eisenbahnrechtliche Aufsicht über die Anschlussgleise aus, wobei der Bundesrat diese Aufsicht Dritten übertragen kann (Art. 28 Abs. 1 nGüTG). Mit Artikel 51 nGüTV 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.

### **4. Kapitel: Schlussbestimmungen**

#### **Art. 52** Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Die bisher geltende Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 wird aufgehoben und durch die neue Verordnung ersetzt.

Den weiteren Verordnungen, die angepasst werden, sind in diesem Bericht jeweils eigene Kapitel gewidmet.

#### **Art. 53** Übergangsbestimmungen

Die Bestimmungen in Artikel 53 GüTV umschreiben, welches Recht, das bisherige oder das neue, in der Übergangsphase zur Anwendung kommt.

Abs. 1

Absatz 1 entspricht den Bestimmungen in Artikel 36 Buchstabe a Subventionsgesetz (SuG)<sup>12</sup>. Die Bestimmung auch in der GüTV zu verankern schafft Rechtsicherheit.

---

<sup>11</sup> SR 734.2

<sup>12</sup> SR 616.1

## 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, gelten sie weiterhin.

## Abs. 3

Die bisherige Regelung zum Widerruf von Zusicherungsverfügungen bzw. Rückforderungen von Investitionsbeiträgen in diesem Absatz wird gestrichen. Widerruf oder Rückforderung von nach bisherigem Recht erfolgten Finanzierungen wird demnach ebenfalls nach bisherigem Recht durchgeführt.

## Abs. 5

Mit dem letzten Satz in Absatz 2 wird das totalrevidierte GüTG und die nGüTV am 1. Januar 2026 in Kraft treten und damit während der Gültigkeit der laufenden Verpflichtungskreditperiode, so soll es befristet bis 2028 möglich sein, die Vereinbarungen auch für eine kürzere Dauer abzuschliessen.

## **Art. 54** Inkrafttreten

Diese Verordnung soll auf den 1. Januar 2026 in Kraft treten.

### **3.2 Änderungen der Verordnung über die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen**

Wegen der neuen gesetzlichen Grundlage wird der Ingress angepasst.

### **3.3 Änderungen der Schwerverkehrsabgabeverordnung**

Die Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf des UKV wird per 1. Januar 2026 durch den neuen «Umschlags- und Verladebeitrag» an Verlader für den Ver- oder Umlad von Gütern zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern ersetzt. Die Artikel 15–19 SVAV können deshalb aufgehoben werden. Mit den Übergangsbestimmungen in Artikel 107 wird sichergestellt, dass für die im 2025 noch durchgeführten Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV der Anspruch auf Rückerstattung der LSVA aufrecht erhalten bleibt. Für früher durchgeführte Fahrten ist der Rückerstattungsanspruch aufgrund der einjährigen Einreichungsfrist der Rückerstattungsgesuche bereits verwirkt (Art. 18 Abs. 1).

### **3.4 Änderungen der Gefahrgutbeauftragtenverordnung**

Anpassung im Ingress aufgrund der neuen gesetzlichen Grundlage.

### **3.5 Änderungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung**

Aufgrund der mit Artikel 9c Absatz 3<sup>bis</sup> EBG eingeführten Kompetenz des BAV zur Festlegung der Trassenpreise für Rangierleistungen im Güterverkehr können in der NZV in Artikel 22 Absatz 2 die Buchstaben b und c wegfallen.

### **3.6 Änderungen der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen**

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

### **3.7 Änderung der Gefahrgutumschliessungsverordnung**

Der Ingress wird aufgrund der neuen gesetzlichen Grundlage angepasst. Zudem erfolgen Anpassungen, die sich aufgrund der Erfahrungen aus der Praxis ergeben.

#### **Anhang 1:**

##### *Ziffer 1 Tabelle 1*

Die Terminologie der Verfahren wird besser an die betroffenen Umschliessungen angepasst.

##### *Ziffer 2 Absatz b*

Absatz b. wird mit der richtigen Referenz an das betroffene Regelwerk ADR ergänzt, Kapitel 6.13, neu ab 2023.

Sowie bei der Tabelle 1, die Anpassung der Verfahrensbezeichnungen für Verpackungen entsprechen der im RID/ADR verwendeten Terminologie.

##### *Ziffer 2 Tabelle 2*

Die neuen Bestimmungen des Abschnitts 6.8.1.5 RID/ADR „Verfahren der Konformitätsbewertung, der Baumusterzulassung und der Prüfungen“ geben an, wie die Verfahren des Abschnitts 1.8.7 für Tanks anzuwenden sind.

Daher sollte der Wortlaut der Verfahren in Tabelle 2 von Anhang 1 GGUV in Bezug auf Tanks der Kapitel 6.7 bis 6.13. RID/ADR angepasst und entsprechend der in den Überschriften von 1.8.7 oder 6.8.1.5 RID/ADR verwendeten Terminologie ergänzt werden.

##### *Ziffer 3*

Diese Ziffer wird mit der Anpassung (ausgenommen Absatz 8.1.3) ergänzt. In der französischen Version werden zudem redaktionelle Anpassungen vorgenommen.

##### *Ziffer 5*

Die Bestimmungen des Anhangs 3 der Richtlinie zur Durchführung der Gefahrgutumschliessungsverordnung (RL-GGUV) über die Anerkennung und Überwachung von Qualitätssicherungsprogrammen (QSP) für die Herstellung von Verpackungen haben sich nach rund 10-jähriger Praxis gut eingespielt. Die Konformitätsbewertungsstellen und die überwachten Hersteller sind mit der Umsetzung bestens vertraut. Die Umsetzung hat keinen Handlungs- oder Interventionsbedarf ausgelöst.

Daher kann die Dauer der Anerkennung des QSP auf fünf Jahre ausgedehnt werden, wie dies auch in Deutschland auf der Grundlage der BAM-Regeln (BAM-GGR) praktiziert wird, die im oben genannten Anhang 3 aufgeführt sind.

#### **Anhang 4:**

##### *Ziffer 1*

Nummerierung der einzelnen Absätze wird entsprechend der neuen Struktur des 1.8.6 RID/ADR angepasst.

## **Anhang 5:**

### *Ziffer 2*

Die in Ziffer 2 des Anhangs 5 GGUV festgelegten Bedingungen übernehmen mehr oder weniger unverändert die in 1.8.6.8 RID/ADR (Version 2021) enthaltenen Bedingungen.

Mit dem neuen 1.8.6.3.1 RID/ADR „Allgemeine Vorschriften“ wurden drei zusätzliche Bedingungen i), j) und k) hinzugefügt; unter k) fünf zusätzliche Bedingungen in Bezug auf das Personal der Inspektionsstelle.

Um künftig die Änderungen dieser Ziffer aufgrund von Änderungen des RID/ADR (z.B. Ergänzung der Liste) zu vermeiden, weil dies zu einem unverhältnismässigen Arbeitsaufwand für die entsprechende Anpassung der Verordnung führt, wird die Liste mit einem Verweis auf den Absatz von 1.8.6.3.1 RID/ADR ersetzt.

## **Anhang 6: (betrifft nur die französische Version)**

### *Ziffer 1 Buchstabe a*

In der französischen Version wird eine redaktionelle Anpassung vorgenommen. Die korrekte Abkürzung für die Commission électrotechnique internationale ist CEI.