

Herrn Bundesrat
Albert Rösti
Vorsteher UVEK

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Uitikon, 10. Februar 2023

Vernehmlassungsantwort zur «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme. Gerne äussern wir uns – ergänzend zu unserer gemeinsam mit LITRA, VÖV, IG KV und ASTAG verfassten Stellungnahme – zu Detailfragen und beleuchten unsere anderslautende Einschätzung betreffend die Notwendigkeit einer rechtlichen Verselbständigung des Systemverkehrs.

Der VAP vertritt rund 300 Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Logistik aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Diese betreiben 850 Anschlussgleise und Terminals, Umschlagseinrichtungen, Traktionsmittel und 45'000 private Güterwagen. Wir äussern uns nachfolgend aus Sicht der Kunden der Güterbahnen und insbesondere auch von SBB Cargo.

Grundlegender Anpassungsbedarf bei Variante 1. Der Bundesrat möchte mit der Variante 1 den Schienengüterverkehr durch die Einführung der automatischen digitalen Kupplung DAK automatisieren und digitalisieren. Er beabsichtigt damit, den Schienengüterverkehr als Teil der multimodalen Logistik aller Verkehrsträger zu positionieren. Flankierend sollen raumplanerische Massnahmen, Investitionshilfen und Umschlags- und Verladeanreize die Zusatzkosten des Systembruchs zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern abfedern. Bis die Automatisierung umgesetzt ist, will der Bundesrat die ungedeckten Kosten des Systemverkehrs abgelten. Wir begrüssen die Stossrichtung der Variante 1 des Bundesrats im Kern – haben aber einige grundsätzliche Vorbehalte und stellen grundlegenden Anpassungsbedarf fest.

Komplettierende Vorlage für den Strassengüterverkehr nötig.

Die Vorlage lässt den wichtigsten Verkehrsträger, den Strassengüterverkehr, ausser Acht. Dies widerspricht einerseits ihrem Titel, andererseits den Realitäten im Alltag. Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für die Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe aus Anlass der Revision des SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

Keine Abgeltung ohne Transparenz. Der VAP bedauert, dass sowohl der Bericht des Bundesamts für Verkehr vom 30. März 2022 als auch sein erläuternder Bericht vom 2. November 2022 keinerlei Transparenz betreffend den Grad der Eigenwirtschaftlichkeit von SBB Cargo als Systembetreiberin gibt. Vielmehr beschränken sie sich auf die unbelegte Feststellung, dass der Systemverkehr nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden könne. Dies ist keine genügende Basis für die Leistung von Abgeltungen. Wir begrüssen daher die in Art. 9a Abs. 2 GÜTG vorgesehene Einschränkung, wonach abgeltungsberechtigte Leistungen die «Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen» umfassen sehr. Damit werden klar definier- und kalkulierbare Leistungen in der Bedienung der letzten Meile abgegolten. Der Verzicht auf die Abgeltung weiterer Leistungen ist für den VAP entscheidend.

Rechtliche Verselbständigung der letzten Meile. Im Rahmen einer vollkommenen Neukonzeption sämtlicher Prozesse, Anreizinstrumente, Marktmechanismen und Schnittstellen innerhalb der multimodalen Güterlogistik möchten wir den Systemverkehr zukunftsfähig gestalten. Ziel muss ein eigen- und marktwirtschaftliches System sein, das auf der Basis von intramodalem Wettbewerb alle Güterbahnen diskriminierungsfrei einbezieht und den Verladern zuverlässig zur Verfügung steht. Bis dieses Neukonzept umgesetzt ist, stimmen wir befristeten Finanzhilfen an den Netzwerkverkehr von SBB Cargo zu. Diese Finanzhilfen basieren auf erfolgsabhängigen, wettbewerbsneutralen und diskriminierungsfreien Anreizen und der rechtlichen Verselbständigung der subventionierten letzten Meile in einer eigenständigen Gesellschaft der SBB – im übergeordneten Interesse der Versorgungssicherheit und der Neupositionierung des Schienengüterverkehrs innerhalb der multimodalen Logistik.

Konsequentes Monitoring der Systembetreiberin

In der befristeten Phase öffentlicher Abgeltungen, aber auch danach, ist ein konsequentes Monitoring der Systembetreiberin im Bereich Leistungen, Qualität, Produktivität und Kosten zentral. Der rasche Abbaupfad der Abgeltungen beziehungsweise die Verhinderung eines allfälligen Rückfalls und insbesondere die Modernisierung und Neugestaltung des Geschäftsmodells von SBB Cargo sind laufend zu verfolgen. Damit sollen einerseits Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierung der Marktakteure im Ganzzugs- und Kombiverkehr verhindert sowie andererseits ein reibungsloser flächendeckender Service im Systemverkehr gesichert werden. Ein spezifisches Monitoring der Mengenentwicklung sowie der Kunden-/Branchenstruktur soll insbesondere Letzteres langfristig garantieren. Art. 9a GÜTG ist entsprechend zu ergänzen.

Nein zur vorgeschlagenen Finanzierungslösung. Wir erachten die vorgesehene Finanzierung mittels eines Verpflichtungskredits als nicht sachgerecht. Ziel der Modernisierung des Schienengüterverkehrs ist es, seine Wettbewerbsfähigkeit im multimodalen Logistikmarkt zu verbessern und damit einen Beitrag an die Verkehrsverlagerung sowie die Umwelt- und Energieziele des Bundes zu leisten. Hierfür wird die LSWA erhoben, die zu zwei Dritteln in den BIF fließt und zu einem Drittel an die Kantone geht. Die Finanzierung soll daher aus Mitteln der LSWA erfolgen.

Wir regen an, dass im Rahmen der Revision des SVAG eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung und Modernisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes (Strasse, Schiene, Schiff) eingeplant wird. Sämtliche Investitionen und Förderungen zur klimaneutralen und effizienten Ausgestaltung der multimodalen Güterverkehrslogistik sollen über diesen Fonds gesteuert werden.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Überlegungen. Weitere Ausführungen können Sie dem beiliegenden Dokument sowie dem Fragebogen entnehmen.

Mit freundlichen Grüssen

VAP – Verband der verladenden Wirtschaft



Josef Dittli, Ständerat
Präsident



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär

Vernehmlassungsantwort zur «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»

Kundennutzen im Fokus

Die Verkehrs- und Infrastrukturpolitik der Schweiz soll den Kundennutzen des Verkehrsträgers Bahn für die verladende Wirtschaft im Fokus haben. Je mehr Nutzen das Schienengüterverkehrssystem Schweiz den Verladern bringt, desto reger wird es genutzt, sprich Verkehr verlagert. Wir lehnen hingegen eine explizite Verlagerungspolitik im Binnenverkehr ab.

Gesamtverkehrssystem im Auge behalten

Die verladende Wirtschaft nutzt alle Verkehrsträger, insbesondere Strasse, Bahn, Schifffahrt sowie unterirdische Transportsysteme. Dabei kombiniert sie die Verkehrsträger entsprechend der logistischen Bedürfnisse und der angebotenen Leistungen. Die Bahn ist Teil des gesamten Verkehrssystems und hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.

Multimodalität technologieneutral fördern

Der gewählte Ansatz, vermehrt auf multimodale Umschlags- und Logistikplattformen sowie City-Logistik-Anlagen zu setzen, ist zielführend. Vernetzung und Aufgabenteilung mit anderen Verkehrsträgern, entsprechend ihrer jeweiligen Stärken, sollen vereinfacht werden. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Die neu vorgeschlagenen multimodalen Umschlagsplattformen und City-Logistikanlagen sowie der technologieneutral ausgestaltete Umschlags- und Verladebonus werden daher begrüsst.

Komplettierende Vorlage für den Strassengüterverkehr nötig.

Die Vorlage lässt den wichtigsten Verkehrsträger, den Strassengüterverkehr, ausser Acht. Dies widerspricht einerseits ihrem Titel, andererseits den Realitäten im Alltag. Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für die Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe aus Anlass der Revision des SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden. Dieser Fonds sollte gleichzeitig die Möglichkeit enthalten, die Modernisierung des SGV mit Mitteln der LSVA zu finanzieren, da die LSVA zur Förderung klimaneutraler Transporte erhoben wird.

Infrastrukturausbau und Schliessung der Lücke im Ost-West-Korridor

Für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr sind ausreichende Netzkapazitäten in guter Qualität nötig. Mit dem Ausbauschnitt 2035 werden diesbezüglich in 12 Jahren erste grosse Hürden genommen. Es bleibt jedoch die Lücke in der Ost-West-Achse bei Zürich. Diese muss mittels des Güterumfahrungstunnels Zürich Nord überbrückt werden. Bis dahin werden die Beförderungszeiten, die zur Verbindung des Ostens mit Mittelland und Westen nötig sind, gegenüber der Strasse nicht wettbewerbsfähig bleiben.

Erreichbarkeit der Verlade- und Umschlagsanlagen

Bei der weiteren Infrastrukturplanung ist vermehrt auf die Erreichbarkeit der Umschlags- und Verladeanlagen zu achten. Häufig können in den Bahnhöfen ankommende Güterkompositionen infolge des hohen Verkehrsaufkommens im Personenverkehr nur mit erheblichen betrieblichen und zeitlichen Aufwendungen in die Umschlags- und Verladeanlagen einfahren. Diese Situation ist zu korrigieren.

Senkung des Trassenpreises

Die Senkung des Trassenpreises auf europäisches Niveau ist rasch umzusetzen. Diese Massnahme hat unmittelbar und wettbewerbsneutral entlastende Wirkung auf alle Schienengüterverkehre und trägt zur Verursachergerechtigkeit bei, da die bisherigen Trassenpreise im Verhältnis zu den gebotenen Leistungen unangemessen sind.

Kantonale Ausführungsgesetzgebung zum GÜTG

Wir unterstützen die Absicht des Bundesrats, die Kantone im Güterverkehr verstärkt einzubeziehen. Die vorgeschlagenen Anpassungen in Art. 3 Abs. 5 und Art. 12 Abs. 2 GÜTG reichen unseres Erachtens nicht. Entscheidend ist die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen grundeigentümerverbindlich in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden. Die Kantone sollen daher kantonale Ausführungsbestimmungen zum GÜTG erlassen, die sowohl die Raumplanung auf allen Staatsebenen als auch die übrigen Rahmenbedingungen wie zum Beispiel die Möglichkeit von Bestellungen oder Investitionen in Form von PPP regeln. Hierfür muss der Bund den Kantonen in Übergangsbestimmungen Fristen setzen. Wir schlagen in Art. 27 GÜTG eine Frist von vier Jahren vor.

Internationale Anbindung der Schweiz sicherstellen

Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotential. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.

Auch die rechtliche und technische Anbindung der Schweiz an Europa ist ein wichtiges Element für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr. Die technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets setzt enorme Innovationskräfte für die fundamentale Erneuerung des Bahnsektors frei. Die Schweiz als Teil des europäischen Bahnnetzes muss sich diese zur massiven Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gezielt zunutze machen, um so einen Beitrag an die Energiewende zu leisten. Dafür sind die Aktualisierung des Landverkehrsabkommens und folglich eine Deblockierung der Verhandlungen mit Europa nötig.

Effizienten Gefahrguttransport sicherstellen

Die beabsichtigte Verkehrsverlagerung auf den Schienengüterverkehr steht in einem Spannungsverhältnis zum Postulat der verdichteten Besiedlung. Als Folge der Verdichtung verändern sich die Risikoeinschätzungen im Gefahrguttransport, so dass risikosenkende Massnahmen zur Aufrechterhaltung bestehender Verkehre nötig werden können. Dabei ist das Verursacherprinzip zu respektieren, so dass der Schienengüterverkehr nicht nur aufrechterhalten, sondern wie angepeilt auch erhöht werden kann. Die Massnahmen sind verursachergerecht im Zuge der Mehrwertabschöpfungen aus der Verdichtung zu finanzieren. Mit der von uns vorgeschlagenen Ergänzung in Art. 5 Abs. 3 GÜTG werden die Kantone mit den raumplanerischen Massnahmen für einen effizienten Transport von gefährlichen Gütern betraut.

Finanzielle Anreize zur Abfederung der Kosten für den Systembruch

Schienengüterverkehr setzt den Wechsel des Verkehrsträgers von Wasser, Strasse und unterirdischen Systemen voraus. Dieser Systembruch, die dazu nötige Infrastruktur sowie zusätzliche Administration verursachen Kosten. Ihre Abfederung durch finanzielle Anreize wie Investitionshilfen und Umschlagsbonus sind geeignet, die bestehenden Einstiegshürden bei der Verlagerung zu senken. Wir begrüssen daher die Beibehaltung, Pauschalierung und Ausdehnung der Investitionshilfen und die Einführung eines Umschlagbonus. Der Umschlagsbonus soll an die Verloader gehen und weder eine Unter- noch Obergrenze vorsehen. Der vorgeschlagene Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVÄ für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser-unterirdische Infrastruktur) vorsehen.

Transparenz schaffen – Befristete Abgeltungen einzig für die Bedienung der letzten Meile

Der VAP bedauert, dass sowohl der Bericht des Bundesamts für Verkehr vom 30. März 2022 als auch sein erläuternder Bericht vom 2. November 2022 keinerlei Transparenz betreffend den Grad der Eigenwirtschaftlichkeit von SBB Cargo als Systembetreiberin gibt. Vielmehr beschränken sie sich auf die unbelegte Feststellung, dass der Systemverkehr nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden könne. Dies ist keine genügende Basis für die Leistung von Abgeltungen. Wir begrüssen daher die in

Art. 9a Abs. 2 GÜTG vorgesehene Einschränkung, wonach abgeltungsberechtigte Leistungen die «Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen» umfassen sehr. Damit werden klar definier- und kalkulierbare Leistungen in der Bedienung der letzten Meile abgegolten. Der Verzicht auf die Abgeltung weiterer Leistungen ist für den VAP entscheidend.

Verselbständigung des Systemverkehrs zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen

Mit dem Entscheid, den Systemverkehr in die Verantwortung von SBB Cargo zu geben, werden rund 70% des Aufkommens offiziell monopolisiert. SBB Cargo ist gleichzeitig die wichtigste Anbieterin im Ganzzugs- und Kombiverkehr. Diese Konstellation kann – selbst unabhängig von Abgeltungen an den Systemverkehr - zu Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierung der weiteren Marktakteure im Ganzzugs- und Kombiverkehr führen. Der Systemverkehr, bestehend aus der flächendeckenden Bedienung der Umschlags- und Verladeanlagen, soll daher rechtlich verselbständigt werden. Eine Verknüpfung von Ganzzugs- und Systemverkehr wird damit ausgeschlossen. Da die entsprechenden Leistungen und Ressourcen bereits heute in einer eigenständigen Organisationseinheit zusammengefasst sind, ist der Transformationsaufwand gering. Ein Synergieverlust kann schliesslich gänzlich ausgeschlossen werden. Art. 9a Abs. Abs. 7 GÜTG ist entsprechend zu präzisieren.

Fundamentale Neugestaltung des Systemverkehrs nötig

Der im Bericht vom 30. März 2022 S. 13/75 ausgewiesene Anteil Leerwagen von über 60% zeigt den Handlungsbedarf drastisch auf. Das Bundesamt für Verkehr schlägt im Bericht S. 60/75 die Aufgabe der hundertprozentigen Eigenleistungen entsprechend der abgrenzbaren Funktionalitäten im Systemverkehr vor. Diesen Schritt begrüsst der VAP sehr. Nötig ist entschiedenes Handeln, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Der Systemverkehr muss in eine wettbewerbsorientierte Marktordnung umgestaltet werden. Unsere Vorschläge hierfür aus dem Jahre 2014 basierend auf unserer Studie «Von der integrierten zur marktorientierten Bahn» wären nach wie vor zielführend. Ziel muss die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit innert eines kurzen Zeithorizonts sein.

Konsequentes Monitoring der Systembetreiberin

In der befristeten Phase öffentlicher Abgeltungen, aber auch danach, ist ein konsequentes Monitoring der Systembetreiberin im Bereich Leistungen, Qualität, Produktivität und Kosten zentral. Der rasche Abbaupfad der Abgeltungen beziehungsweise die Verhinderung eines allfälligen Rückfalls und insbesondere die Modernisierung und Neugestaltung des Geschäftsmodells von SBB Cargo sind laufend zu verfolgen. Damit sollen einerseits Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierung der Marktakteure im Ganzzugs- und Kombiverkehr verhindert sowie andererseits ein reibungsloser flächendeckender Service im Systemverkehr gesichert werden. Ein spezifisches Monitoring der Mengenentwicklung sowie der Kunden-/Branchenstruktur soll insbesondere Letzteres langfristig garantieren. Art. 3a Abs. 1 lit. d GÜTG betreffend die Entwicklung des EWLTV ist entsprechend zu ergänzen.

Automatisierung und Digitalisierung nötig

Die Integration des Schienengüterverkehrs in multimodale Logistikketten ist nur mit seiner Automatisierung und Digitalisierung möglich. Die digitale automatische Kupplung DAK ist die technische Voraussetzung am Wagen, um in Verbindung mit dem Aufbau von digitalen Plattformen die Vernetzung der Akteure sämtlicher Verkehrsträger zu erreichen. Für solche diskriminierungsfrei zugänglichen digitalen Plattformen sind im Bundesgesetz über die Mobilitätsinfrastruktur des Bundes, MODIG entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Engste Abstimmung mit Europa nötig

Das Schweizer Projekt «Einführung digitale automatische Kupplung» muss mit dem europäischen Projekt European DAC Delivery Programme EDDP auf das Engste koordiniert werden. Die Mitglieder des VAP in der Schweiz und in Europa sind in den entsprechenden Gremien auf Stufe EU und im Projekt des Bundes eingebunden. Alleingänge der Schweiz sind aufgrund der betrieblichen und technischen Abhängigkeit ausgeschlossen.

DER ausschlaggebende Erfolgsfaktor bei der Umsetzung der DAK ist die koordinierte Innovation. Dabei gilt es im Einklang mit der EU nicht nur an einzelnen Stellschrauben zu drehen, sondern eine umfassende Erneuerung des Bahnsystems zu vollziehen. Nur mit einer koordinierten und

umfassenden Modernisierung des Bahnsektors gelingt der dringliche Quantensprung im Schienengüterverkehr.

Keine verlässlichen Angaben zu den Kosten der DAK

Die Erhebung der zu veranschlagenden Kosten erfolgt derzeit auf europäischer Ebene. Verlässliche Zahlen sind frühestens im dritten Quartal 2023 zu erwarten. Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden.

Den Zahlungsrahmen für technische Neuerungen erachten wir aufgrund der aktuell ungenügenden Faktenlage als knapp bemessen.

Fondsfinanzierung statt Verpflichtungskredit

Wir erachten die vorgesehene Finanzierung mittels eines Verpflichtungskredits als nicht sachgerecht. Ziel der Modernisierung des Schienengüterverkehrs ist es, seine Wettbewerbsfähigkeit im Logistikmarkt zu verbessern und damit einen Beitrag an die Verkehrsverlagerung sowie die Umwelt- und Energieziele des Bundes zu leisten. Hierfür wird die LSVa erhoben, die zu zwei Dritteln in den BIF fließt und zu einem Drittel an die Kantone geht. Die Finanzierung soll daher aus Mitteln der LSVa erfolgen.

Wir regen an, dass im Rahmen der Revision des SVAG eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung und Modernisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes (Strasse, Schiene, Schiff) eingeplant wird. Sämtliche Investitionen und Förderungen der Güterverkehrslogistik sollen über diesen Fonds gesteuert werden.

Nutzen der DAK

Auf europäischer Ebene erfolgt derzeit die vertiefte Abklärung des Nutzens der DAK für die Infrastrukturbetreiber, Wagenhalter und Güterbahnen. Resultate werden frühestens im dritten Quartal 2023 vorliegen.

Die DAK ermöglicht die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt. Dies ist Voraussetzung für die Weiterentwicklung der Infrastruktur auf ETCS-Level 3. Künftig werden dadurch ohne Netzausbau zusätzliche Kapazitäten möglich und eine deutlich flexiblere Trassenvergabe. Zudem wird die elektropneumatische Zugbremsung möglich, so dass der Verschleiss der Infrastruktur reduziert wird. Der diesbezügliche Nutzen für Infrastruktur und Volkswirtschaft ist erheblich.

Beim EWLv schlägt die Produktivitätssteigerung infolge der DAK direkt durch. Zudem wird die Sicherheit der Mitarbeitenden mit der Automation erhöht. Das Berufsbild des Rangierens wird modernisiert und damit attraktiver für jüngere Generationen. Die finanziellen Vorteile der Güterbahnen und der Volkswirtschaft sind augenscheinlich.

Die Wagenhalter schliesslich sind verantwortlich für die Ausrüstung ihrer Fahrzeuge mit der DAK und profitieren von der Verfügbarkeit der Daten für die nutzungsabhängige Wartung ihrer Fahrzeuge; allerdings wird dieser Nutzen im Vergleich zu den Vorteilen für die Eisenbahnunternehmen eher gering sein.

Finanzierung der DAK als PPP

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Modernisierung des Schienengüterverkehrs ist erheblich. Er erhält durch die Modernisierung die Chance, als Arbeitgeber und als logistische Lösung in der Wirtschaft eine bedeutendere Rolle zu spielen. Zudem trägt er aufgrund des geringen Raumbedarfs und der ausgezeichneten Energiebilanz massgeblich an die umwelt- und energiepolitischen Ziele des Bundes bei. Eine überwiegende Finanzierung der DAK inklusive digitale Datenplattform durch den Bund ist daher gerechtfertigt. Der vorgesehene Beitrag von 30% hingegen ist zu gering.

Wegen der Verzögerung zwischen Investition und Inwertsetzung und der Notwendigkeit, diese Neuerungen mit anderen Teilen des Bahnsystems zu systematisieren (ETCS, Rangieren, etc.) erachten wir zudem die Gewährung von zinslosen Darlehen als nötig.

Die Fahrzeughalter, EVU und Infrastrukturbetreiber werden sich entsprechend dem auf EU-Ebene erhobenen Nutzen an den Investitionen ebenfalls massgebend beteiligen. Bei Vorliegen der Resultate der diesbezüglichen Untersuchungen auf europäischer Ebene erlässt der Bundesrat entsprechende Richtlinien.

Auszurüstende Fahrzeuge

Wir lehnen die vorgeschlagene komplizierte Aufteilung des Wagenparks nach Altersgruppen ab. Angesichts des Wagenbedarfs bei zunehmenden Mengen im SGV, der beschränkten Herstellerkapazitäten für Neuwagen in Europa und der Unmöglichkeit eines Misch- oder Getrenntbetriebs beider Kupplungssysteme sind grundsätzlich alle Wagen und zwar altersunabhängig mit der DAK auszurüsten. Wie im Falle der Lärmsanierung sollen die umgerüsteten Wagen noch während mindestens zehn Jahren in Betrieb stehen. Im Falle verfrühter Ausserbetriebnahme von Wagen aufgrund wirtschaftlicher Erwägungen ist eine degressive Rückzahlung der Finanzhilfen vorzusehen.

Uitikon, 9. Februar 2023



Aktenzeichen: BAV-330.0-8/1/1/3
Geschäftsfall:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Zielsetzungen

1. Stimmen sie mit dem Bundesrat überein, dass bei der Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Handlungsbedarf herrscht?

Ja.

- **Die Branchenakteure von Logistik und verladender Wirtschaft in der Schweiz wollen einen starken Schienengüterverkehr (SGV) in der Fläche.** Ihr Ziel ist, Bestandsverkehre zu halten und Neuverkehre stärker mit der Bahn zu transportieren. Hierzu gilt es, die optimalen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des SGV neu zu definieren.
 - Der SGV kann mit dem bestehenden Regulativ die derzeitigen Erwartungen von Gesellschaft, Politik, Kantone und Kunden nicht erfüllen. Es herrscht daher **dringender Handlungsbedarf zugunsten günstiger Rahmenbedingungen für einen nachhaltigen und leistungsfähigen Schweizer Schienengüterverkehr.**
 - Der Gütertransport in der Schweiz ist liberalisiert und es herrscht intensive intermodale Konkurrenz. Damit zwischen Schiene und Strasse auch zukünftig der Wettbewerb um innovative und marktgerechte Logistikangebote stattfinden kann, **benötigen die Güterbahnen einen grossen Modernisierungsschub für ihre Produktionsmittel und -anlagen** mit Automationen und weiteren digitalen Komponenten.
 - Der Netzwerkverkehr auf der Schiene, der sogenannte Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) erbringt heute rund 70 Prozent aller Transporte im SGV in der Fläche und bildet somit das Rückgrat im Bahngütertransport. **Zur Aufrechterhaltung und Stärkung eines leistungsfähigen Netzwerkangebots scheint eine Anschubfinanzierung in Form ausgeprägter Abgeltungs- und Anreizmechanismen erforderlich.**
 - Der Netzwerkverkehr soll definitiv dem Markt entzogen und einzig bei SBB Cargo angesiedelt werden. Ein funktionierender Wettbewerb im Ganzzugs- und Kombiverkehr muss daher mit entsprechenden flankierenden Massnahmen abgesichert werden. So müssen die zukünftigen Rahmenbedingungen im Bahngütertransport sicherstellen, dass zwischen den geförderten und nicht geförderten Marktsegmenten **Wettbewerbsverzerrungen ausgeschlossen werden können und Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist.** Zusätzlich müssen Koppelungsgeschäfte von SBB Cargo zwischen EWLV und Ganzzugsverkehr verhindert werden, um einen fairen Wettbewerb im Ganzzugsverkehr sicherzustellen.
2. Falls ja, welche der vorgeschlagenen Varianten erachten Sie als geeigneter, die formulierten Zielsetzungen zu erreichen?
- a. Variante 1: Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs und der Rheinschifffahrt

Wir unterstützen Variante 1, da wir uns für eine Stärkung des SGV einsetzen. Ein starker SGV benötigt zwingend eine technische und organisatorische Modernisierung sowie mehr intramodalen Wettbewerb.

Nur die Umsetzung der Variante 1 erlaubt den Erhalt und die Weiterentwicklung des EWLV und ermöglicht damit, dass der SGV bei gezielter Neuausrichtung und Förderung des EWLV eine grössere Rolle in der Binnenlogistik spielen kann. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Einführung von neuen Instrumenten notwendig.

Die Netzwerkanbieter sollen sich zu unternehmerischem Handeln bekennen, um die Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie die Flexibilisierung von Kosten und Angeboten zu erreichen. Ihr Ziel ist die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit innert eines kurzen Zeithorizonts.



Wir begrüßen die konsequente Ausrichtung der Variante 1 auf multimodale Logistikketten. Der SGV hat aufgrund des künftigen Gütermixes nur im effizienten Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern reelle Marktchancen.

Wir erachten Variante 1 als eine erste Etappe, da sie trotz des klaren Fokus auf Multimodalität keine Massnahmen für Ausrüstung der LKW mit klimafreundlichen Antrieben vorsieht. Daher soll in einer zweiten Etappe mittels Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG hierfür ein Fonds geschaffen werden.

b. Variante 2: Punktuelle Optimierung des bestehenden Rechtsrahmens für den Güterverkehr.

Wir lehnen Variante 2 ab. Ihre Umsetzung würde, wie der Bundesrat zutreffend dargelegt hat, zur Einstellung des EWLK-Angebots in der Schweiz und im Import- und Exportverkehr führen. Dieser Schritt wäre endgültig und irreversibel.

Ein Grossteil der heute im EWLK transportierten Verkehre würde auf die Strasse verlagert, mit entsprechenden negativen Folgen für das Klima. Die Branchen und Regionen wären unterschiedlich betroffen, Wirtschaftsräume und -akteure abseits der Ost-Westachse sowie periphere Regionen wären von der Einstellung des EWLK-Angebots sehr stark betroffen. Zahlreiche Verlader müssten überdies ihre Logistikprozesse anpassen und ihre Anschlussgleisinfrastruktur, in die sie investiert haben, würden nicht mehr bedient.

Zu den variantenübergreifenden Massnahmen:

3. Unterstützen Sie grundsätzlich die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im Schienengüterverkehr durch die Migration zur digitalen, automatischen Kupplung?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist die Modernisierung und Automatisierung der Produktion im SGV eine *Conditio sine qua non*.** Nur mit der Digitalisierung und der Umsetzung von umfassenden technischen Neuerungen wie unter anderem der digitalen automatischen Kupplung (DAK) ist der SGV zukunftsfähig. Die DAK schafft die Voraussetzung für die umfassende Digitalisierung des Güterverkehrs und den Aufbau von digitalen Plattformen. Für letztere sind im MODIG entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Es ist unerlässlich **die technologische Schere zwischen Schiene und Strasse zu schliessen**, um die **Wettbewerbsfähigkeit des SGV** nachhaltig zu sichern.
- Mit Hilfe dieser Digitalisierungs- und Automations Schritte kann der SGV die Kundenanforderungen an Leistung, Abwicklungsgeschwindigkeit, Sicherheit und Datenverfügbarkeit erfüllen. Die dadurch erzielten **Geschwindigkeits- und Effizienzgewinne machen die Schiene für kürzere Strecken und kleinere Transportmengen attraktiver.**
- Im System Bahn schafft die DAK Kongruenz zur ERTMS-Strategie des BAV, indem sie zum Beispiel die sichere Erfassung der Zugintegrität während der Fahrt gewährleistet und weiterhin den Betrieb (WLV und Ganzzüge) auf den ETCS-Strecken auch in Zukunft ermöglicht.
- **Der Förderplan der Migration ist u.E. zeitlich zu begrenzen und soll national vom BAV gemäss der Abstimmung mit der EU vorgegeben und mit der Branche koordiniert werden.** Die Einführung der DAK soll rasch, aber schrittweise erfolgen. Sobald die technischen Spezifikationen und der Migrationsplan auf EU-Ebene vorliegen, soll zuerst die Migration des Binnen-EWLK in der Schweiz durchgeführt werden..

Die Branche begrüsst den Vorschlag, dem Bundesrat die Kompetenz zu erteilen, den Beginn und das Ende der Umrüstung zu bestimmen. Der Entscheid muss in Absprache mit

der Branche gefällt werden. Faktoren wie zum Beispiel die technische Reife der Anwendungen, die notwendige Übernahme von europäischen Spezifikationen, die Abstimmung mit der europäischen Migrationsstrategie und die noch unklare Finanzierung in der EU müssen berücksichtigt werden. Wir begrüßen den Migrationszeitraum von fünf Jahren, halten jedoch einen Migrationsstart 2025 zurzeit für fraglich.

4. Sind Sie einverstanden,

a. dass der Bund bei der digitalen, automatischen Kupplung mitfinanziert?

Ja.

- **Aus Sicht der Branche ist eine Mitfinanzierung des Bundes bei der Migration zur DAK zwingend.** Die Migration zur DAK und den damit neu möglichen digitalen Fähigkeiten sind ein **Quantensprung für den SGV.**

Mit Bezug auf die Mitfinanzierung haben wir folgende Anmerkungen:

- Der Umfang der geplanten Beteiligung des Bundes ist zu eng gefasst:
 - **Kapitalkosten, zusätzliche Betriebskosten und Abschreibungen im Migrationszeitraum:** Während der Migration werden die Effizienzsteigerungen nur in geringem Masse erzielt. Kapitalkosten und Abschreibungen fallen umso höher aus, je niedriger der Förderbeitrag des Bundes ist. Der Bund soll die Möglichkeit haben, neben à-fonds-perdu-Beiträgen **zinslose Darlehen an die Fahrzeughalter** zur Finanzierung der Umrüstkosten zu sprechen.
 - **Ausweitung auf weitere Anwendungen:** Sowohl der erläuternde Bericht wie auch der vorgeschlagene Artikel 10 des GüTG konzentrieren sich auf die Förderung der DAK. Damit die vom Bundesrat formulierten Ziele der Modernisierung und Automatisierung erreicht werden, sollten der Inhalt in der Botschaft und der neu formulierte Artikel die Finanzierung weiterer Elemente, wie sie in der *Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen dem Bund, dem VAP und dem VöV betr. die Automatisierung im Schienengüterverkehr der Schweiz, beginnend mit der Migration zur digitalen, automatischen Kupplung* vereinbart worden sind, ermöglichen.
 - Für die Förderung technischer Innovationen ist **im Rahmen der mittelfristig vorgesehenen Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) ausserdem eine Fondslösung zu prüfen, um die Dekarbonisierung und Modernisierung für den gesamten schweizerischen Gütertransport auf der Strasse und auf der Schiene zu implementieren.** Innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll auch geklärt werden, wie Nutzniesser von Automatisierungen an die Äufnung des Fonds beitragen und Nutzentransfers zwischen unterschiedlichen Branchenakteuren erzeugt werden können.
 - Der Nutzentransfer zwischen investierendem Fahrzeughalter und den weiteren Akteuren (Güterbahnen und Infrastrukturbetreiber) innerhalb dieses Dekarbonisierungsfonds soll entsprechend deren Eigeninteressen erfolgen. Das BAV kann für die Anbieterin des EWLV die Entschädigungen an Dritte abgelden, soweit ihr ungedeckte Kosten entstehen.
- Die Finanzierung der Infrastrukturkosten über die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit Infrastrukturbetreibern wird begrüsst.
- b. dass der betriebswirtschaftliche und der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewogen berücksichtigt wird und der Bund nur eine Teilfinanzierung leisten kann?
- Die Branche unterstützt eine Teilfinanzierung durch den Bund aufgrund des langfristigen Nutzens der Automatisierung für den SGV, ist aber der Überzeugung, dass der volkswirtschaftliche Nutzen stärker wiegt als der betriebswirtschaftliche.
- Aus folgenden Gründen ist eine Teilfinanzierung unabdingbar:
 - Die hohe Interoperabilität und der aktuell niedrige technische Standard sind eine unüberwindbare Hürde für die umfassende technische Modernisierung auf Basis von Marktmechanismen.
 - Während der Migration besteht eine grosse zeitliche Differenz zwischen der Investition und dem sich daraus ergebenden Nutzen, die von den Branchenakteuren nicht überbrückt werden kann.
- Die Aufteilung des finanziellen Nutzens ist noch offen. Bei einer Nutzenverteilung und einem Kostentransfer über Marktmechanismen könnten die EVU, Fahrzeughalter oder Kunden

ungleich belastet werden. Diese Faktoren müssen bei der Gestaltung des Finanzierungsmodells durch den Bund beachtet werden.

- Ohne Förderung oder bei einem zu tiefen Fördersatz verbleiben die Umstellungskosten bei den Fahrzeughaltern oder den EVU, die durch die später realisierbaren Effizienzgewinne nicht gedeckt werden. Es drohen Defizite und Dysssynergien im SGV, was den SGV unattraktiver macht.
- c. dass der beschriebene Anteil des Bundes dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Automatisierungsprojekts gerecht wird?
- **Die Branche ist der Ansicht, dass der Förderanteil von 30 Prozent dem volkswirtschaftlichen Nutzen nicht gerecht wird.** Einerseits sind die Annahmen bezüglich der für die Umrüstung der Fahrzeuge anfallenden Kosten zu tief angesetzt und andererseits ist der vom Bund avisierte maximale Förderanteil zu niedrig (siehe Antwort Frage 4b). Akzentuiert wird dies noch durch die Staffelung der Förderbeiträge nach Alter der Flotte (siehe Antwort auf Frage 4d).
 - **Der Förderanteil pro Fahrzeug sollte den überwiegenden Teil der Kosten decken und zusätzlich eine Vorfinanzierung mittels zinsloser Darlehen vorsehen.** Ebenfalls könnte sich die Branche eine im Migrationsverlauf sinkende Förderung vorstellen, um die Differenz zwischen Kosten und erst später eintretendem Nutzen auszugleichen. Ein Förderanteil von 30 Prozent hätte das Scheitern der Einführung der DAK zur Folge. Eine zu tief angesetzte Förderung könnte ausserdem eine lange Migrationsdauer mit langem Parallelbetrieb zur Folge haben.
 - **Die Erhebung der zu veranschlagenden Kosten und Nutzen erfolgt derzeit auf europäischer Ebene. Verlässliche Zahlen sind voraussichtlich frühestens im dritten Quartal 2023 zu erwarten. Insgesamt gehen wir von branchenweiten Gesamtkosten zwischen 700 und 800 Mio. CHF aus.** Die Kostenentwicklung sollte daher mit der Branche aufgrund der Ergebnisse auf EU-Ebene vor und während der Migration im Rahmen eines geordneten Monitorings verfolgt werden. Bei einer Förderquote von 60 Prozent würden die notwendigen Bundesmittel 420 bis 480 Mio. CHF betragen.
 - Für die Infrastrukturbetreiberinnen ist eine Vollfinanzierung ihrer Kosten zur Umrüstung ihrer Infrastruktur und ihres Rollmaterials durch den Bund über deren Leistungsvereinbarung notwendig.
- d. dass der Bund die Fördersätze nach den genannten Kriterien staffelt?

Nein.

- **Angesichts des Wagenbedarfs bei zunehmenden Mengen im SGV und der beschränkten Herstellerkapazitäten für Neuwagen in Europa sind grundsätzlich alle Wagen auszurüsten.** Wie im Falle der Lärmsanierung soll für verfrühte Ausserbetriebnahme von Wagen eine degressive Rückzahlung der Finanzhilfen vorgesehen werden.
- Soll am Ansatz der Wagenparkoptimierung festgehalten werden, spricht sich die Branche jedoch gegen die vorgeschlagene Staffelung, dafür aber für eine Förderung gemäss einer Positivliste aus. Die Umrüstkosten sind bei älteren Wagen mindestens gleich hoch. Auch reduziert eine geringere Restlebenszeit älterer Wagen die Abschreibungsdauer der Automationskomponenten. Damit ist der Umbau für Halter von Fahrzeugen im mittleren Lebenszyklus wirtschaftlich schwieriger. Zudem ist ein vorzeitiger Ersatz älterer Wagen, die noch nicht das Ende ihrer Lebenszeit erreicht haben, auf Grund der fehlenden Produktionskapazitäten für Güterwagen nicht möglich und eine frühzeitige Aussortierung von Wagen betriebswirtschaftlich und aus Nachhaltigkeitsgründen nicht sinnvoll. Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks in der Schweiz ist in der Kategorie der Inbetriebsetzung von 1995–2009. Die Branche schlägt deshalb vor, alle Fahrzeuge mit demselben Fördersatz zu fördern.
- Wir unterstützen eine Altersgrenze für die Umrüstung von Wagen, falls diese inklusive Ausnahmekriterien umgesetzt wird. Die Optimierung des Wagenparks muss differenziert angegangen, und die Restlebensdauer sowie der kommerzielle Bedarf der einzelnen Wagentypen muss geprüft werden. Wir schlagen eine mit dem BAV vereinbarte Positivliste auf Basis des Fahrzeugregisters unter Berücksichtigung der Kundenbedürfnisse und Marktaussichten sowie der Industriekapazitäten für die Fertigung neuer Wagen vor. Neuwagen, die in der Schweiz immatrikulierte Wagen ersetzen, sollten in jedem Fall gefördert werden.
- Wir können uns eine jährlich degressive Staffelung der Fördersätze gemäss Umrüstzeitpunkt auf die DAK vorstellen, da, wie oben beschrieben ein signifikanter zeitlicher Verzug zwischen Investitionen und Wirkungseintritt besteht.

5. Unterstützen Sie die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten?

Ja.

Wir begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen zur Stärkung der Rheinschifffahrt. Sie sichert der Schweiz die direkte Anbindung an die Seehäfen sowie an das gesamte europäische Wasserstrassennetz. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) stellen mit ihren logistischen Möglichkeiten eine wichtige Säule für den Import und Export dar und sichern für viele Güter auch im erheblichen Umfang die Landesversorgung. Zusammen mit der Bahn bildet die Rheinschifffahrt ein redundantes System von zwei energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Zentral ist hierbei die Einbindung der SRH in den schweizerischen EWLK und den kombinierten Verkehr. Eingebettet in die Gesamtstrategie zur Weiterentwicklung des Schweizer Güterverkehrs ist, aufgrund der nationalen Tragweite, die Stärkung der Hafeninfrastrukturen und damit der Rheinschifffahrt durch den Bund ein wichtiges Element.

a. Ist das Instrument der Leistungsvereinbarung mit der Hafeninfrastrukturbetreiberin mit der Möglichkeit der finanziellen Unterstützung hierfür geeignet?

Ja.

Wir begrüßen den vorgeschlagenen GüTG Artikel 8a in der Variante 1. Die vorgeschlagene Form einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und einer noch zu schaffenden Betriebsgesellschaft für die Infrastrukturen des Hafens erachten wir als wirkungsvolles und zielführendes Instrument. Durch die Einbindung des Bundes erhalten die Hafeninfrastrukturen die notwendige nationale Bedeutung, um abgeleitet aus dem Güterverkehrskonzept des Bundes, eine langfristige Sicherung der notwendigen Infrastrukturkapazitäten und Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft sicherstellen zu können. Die vorgeschlagene gesetzliche Grundlage schafft eine Kooperations- und Koordinationsebene, auf der Bund und die Kantone beider Basel die Hafeninfrastrukturen unter den festgelegten verkehrs-, klima- und wirtschaftspolitischen Zielen weiterentwickeln können. Der Bund kann somit strategisch auf eine Schlüsselinfrastruktur und auf wirtschaftliche und ökologische Hafeninfrastrukturen hinwirken.

6. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe?

Ja.

Wir unterstützen die finanziellen Anreize für klimaneutrale Antriebe oder für Niedrigwasser geeignete Schiffe. Der Einsatz klimaneutraler Antriebe in der Schifffahrt, spezifisch in der Rheinschifffahrt, schafft ein redundantes CO₂-freies Transportsystem und ermöglicht klimaneutrale intermodale Transportketten zwischen Wasser und Schiene. Als Mitglied der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat die Schweiz bereits mit den anderen ZKR-Staaten (Frankreich, Deutschland, Niederlande und Belgien) festgelegt, die Binnenschifffahrt bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Die Fördermöglichkeit ist die Basis, um gemeinsam mit den anderen ZKR-Staaten dieses Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Zu den Massnahmen mit unterschiedlichen Ausprägungen pro Variante:

7. Unterstützen Sie die Förderung multimodaler Transportketten zur verstärkten Nutzung der Angebote im Schienengüterverkehr:

Aufgrund der Entwicklung des Gütermixes kann der SGV nur als Teil multimodaler Logistikketten wachsen und Verlagerungswirkung erzielen. Dabei ist nicht entscheidend, ob Behälter oder Güter zwischen den Verkehrsträgern umgeschlagen werden. Dies soll alleine der Markt und nicht staatliche Anreize beeinflussen. Wir unterstützen die Förderung multimodaler Transportketten Strasse/Schiene, Schiff/Schiene. Jeder Verkehrsträger sollte gemäss seinen Stärken eingesetzt werden. Die Strasse in der Feinverteilung, Schiene und die Rheinschifffahrt im Hauptlauf für grosse Mengen und auf längeren Distanzen.

Der SGV hat als Teil multimodaler Transporte insbesondere auch im Import- und Exportverkehr erhebliches Wachstumspotential. Freiverlade-, KV- und Anschlussgleisanlagen sind betrieblich mit internationalen Umschlags- und Verladeanlagen zu verknüpfen und entsprechend raumplanerisch zu gestalten.

a. durch die Förderung von multimodalen Umschlagsplattformen?

Das Netz der Umschlags- und Verladeanlagen soll weiter gefördert und weiterentwickelt werden.

Die bestehenden Anlagen, wie sie im Konzept Gütertransport auf der Schiene festgehalten sind, sind gemäss den Bedürfnissen der Branche weiterzuentwickeln. Im Zentrum der Weiterentwicklung steht eine Konsolidierung der Güterverkehrsanlagen (Freiverlade, Annahme- und Formationsbahnhöfe), wie sie bereits im Zielbild Güterverkehrsanlagen (2021) von SBB Infrastruktur, zusammen mit der Branche und im Auftrag des BAV, erarbeitet wurde. In Räumen mit Unterkapazitäten (vgl. Konzept Gütertransport auf der Schiene) sollen neue leistungsfähige Anlagen insbesondere für den KV erstellt werden.

Die bestehende Definition von Freiverladeanlagen bestehend aus Verladegleis und Verladeplatz gemäss Eisenbahngesetz, soll beibehalten werden. Alle darüber hinaus gehenden Anlagen sollen nicht Bestandteil des öffentlichen Netzzugangs sein.

b. durch eine einfache und kohärente Finanzierung von Investitionen in Umschlags- und Verladeanlagen?

- Wir begrünnen eine Vereinfachung der finanziellen Förderung durch pauschale Ansätze. Wir erwarten dadurch einen geringeren administrativen Aufwand und eine schnellere Durchlaufzeit von Förderverfahren. Hingegen muss die Möglichkeit bestehen bleiben, auf spezielle Situationen Rücksicht zu nehmen und – in begründeten Ausnahmefällen – von standardisierten Fördersätzen abzuweichen. Möglichst günstige Baukosten garantieren keinen erfolgreichen Betrieb.
- Wir begrünnen die Ausweitung der Fördertatbestände auf weitere Anlagenelemente. Vor allem im Bereich der mobilen Umschlagsgeräte, wie Stapler oder Mobilkräne, ist jedoch klar zu definieren, dass diese bahnspezifisch sein müssen, um Anspruch auf eine Förderung zu haben.
- Wir unterstützen den Verzicht auf Mindestmengen bei Anlagen mit einem Investitionsvolumen von weniger als fünf Millionen CHF nur für Anlagen auf dem Schmalspurnetz.
- Der Fördersatz von 80 Prozent soll für jene Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen CHF möglich sein, welche von nationaler oder überregionaler Bedeutung sind und die Kriterien des Sachplans erfüllen.
- Wir unterstützen die Fördersätze bei Erneuerungen von 40% und für Neubauten und Erweiterungen von 40-80%.
- Wir unterstützen die Änderung in Art. 8, Abs. 7 GüTG, dass nur noch KV-Anlagen den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben.

c. durch finanzielle Anreize für möglichst hohe Transportmengen auf der Schiene oder in multimodalen Angeboten?

I. Erachten Sie den vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag dafür als geeignet?

- Wir unterstützen den Verladebeitrag mittels Pauschalen. Dieser sollte aber für alle gleichermassen gelten und sollte nicht nach Neu- und Bestandsverkehr unterscheiden.
- Empfänger des Verladebeitrags müssen die Verloader sein, damit diese direkte Anreize für zusätzliche Verlagerungen auf die Schiene erhalten.
- Wir lehnen eine Wagenmindestmenge als Voraussetzung für Förderbeiträge ab.
- Die Branche befürwortet die Möglichkeit, einen Bonus für Mehrmengen auszurichten.
- Wir erkennen vor allem bei Grosskunden und grossen Verladepunkten ein Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene. Darum soll beim Bonus für Mehrmengen die Obergrenze von 1'500 beladenen Wagen nicht gelten.
- Für den Verladebeitrag sollen wie vorgeschlagen 25 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung stehen.
- Der vorgeschlagenen Umschlags- und Verladebeitrag soll bis zur Revision des Schwerverkehrsabgabegesetzes SVAG gelten. Das SVAG soll zukünftig eine pauschale Rückerstattung der LSVA für alle multimodalen Verkehre (Schiene-Strasse-Wasser)vorsehen.

II. Soll die LSVA-Rückerstattung im kombinierten Verkehr weitergeführt oder in den Umschlags- und Verladebeitrag integriert werden?

Wir unterstützen die Weiterführung der LSVA-Rückerstattung im KV. Perspektivisch soll der Umschlags- und Verladebeitrag in eine generelle LSVA-Rückerstattung überführt werden (s. auch Antwort 7 c I oben).

- d. durch mehr Transparenz und Flexibilität im Umgang mit eisenbahnrechtlichen Bestimmungen für private Güterverkehrsanlagen?

Ja, wir begrüßen dies. Für Eigner und Betreiberinnen von privaten Güterverkehrsanlagen ist die Einhaltung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und der Aufbau von entsprechenden Kompetenzen eine grosse Herausforderung, welche eine Hürde für eine stärkere Nutzung des SGV darstellt.

8. Unterstützen Sie die finanziellen Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe in Schienengüterverkehr?
- Wir unterstützen die Anreize für den Einsatz klimaneutraler Antriebe im SGV.
 - In Bezug auf den SGV unterstützen wir spezifisch den Vorschlag, sowohl Umrüstung von Bestandsfahrzeugen als auch Neubeschaffungen zu finanzieren und die Finanzierung der Umrüstung der Lokomotiven von Infrastrukturbetreiberinnen über deren Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Wir teilen die Einschätzung, dass die Förderhöhe pro Lokomotive von 1 Million CHF adäquat ist, um die Mehrkosten für klimaneutrale Antriebe zu decken.
 - Eine Förderung für Schienenfahrzeuge sollte nur im Falle einer massgeblichen Reduktion der Treibhausgasemissionen bei der Leistungserbringung möglich sein, also prioritär bei Rangierlokomotiven, die in der Nahzustellung und teilweise auf der Strecke eingesetzt werden.
 - Streckenloks mit einem Last-Mile-Modul können teilweise Rangierlokomotiven ersetzen. Die Ausrüstung einer Streckenlokomotive mit Last-Mile Modul ist voraussichtlich kostengünstiger als die Umrüstung oder der Neukauf eines batterieelektrischen Hybridfahrzeugs. Daher soll die Ausrüstung von Streckenlokomotiven mit einem Last-Mile Modul ebenfalls als Fördertatbestand aufgenommen werden.
 - Eine Förderung sollte neben dem Kauf auch auf Fahrzeugleasing und Fahrzeugmiete angewendet werden können und auch die Förderung von Leasings und Mieten bei ausländischen Leasinggebern einschliessen. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Netzerkanbieter, welche zur Senkung der Fixkosten keine Ressourcen anschaffen, sehr vital.

Zu den Massnahmen in Variante 1 zur Stärkung des Güterverkehrs durch technische und organisatorische Modernisierung des schweizerischen Schienengüterverkehrs:

9. Unterstützen Sie die Weiterentwicklung und die finanzielle Förderung des EWLV als Netzwerkangebot im Schienengüterverkehr?

Ja.

- Wir begrüßen, dass die Netzerkanbieter mit unternehmerischem Handeln, einer grundlegenden Neuausrichtung aller Rollen und Prozesse sowie der konsequenten Flexibilisierung von Kosten und Angeboten den EWLV zum Erfolg führen wollen. Das Ziel soll eine enge Partnerschaft mit den Verladern als Kunden und die vollständige Eigenwirtschaftlichkeit der Netzerkanbieter innert eines kurzen Zeithorizonts sein.
- Das **vorgeschlagene Instrumentarium** inklusive einer genügenden finanziellen Förderung im Rahmen von Abgeltungen und Investitionsbeiträgen ist im Grundsatz **geeignet**, um den EWLV grundlegend zu modernisieren.
- Wir teilen die Ansicht des Bundesrats, dass im Rahmen der Weiterentwicklung des EWLV **das heutige Angebot als Basis** zu nehmen ist. Der Fokus soll dabei nicht auf der Eröffnung neuer Bedienpunkte liegen, sondern auf der Realisierung von neuen Angeboten und der **Schaffung von Mehrverkehr in einem konsolidierten und gut ausgelasteten Netzwerk**.
- Wir teilen die **Einschätzungen des Bundesrats zum Investitionsbedarf in digitale Plattformen. Der Aufbau einer durchgehenden digitalen multimodalen Plattform ist aber mit grossen Investitionen verbunden**.

Bei der geplanten Regulierung von digitalen Plattformen über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) des Bundes ist die hohe Komplexität des Angebotes im Güterverkehr im Vergleich zum Personenverkehr zu beachten. Zudem ist der Anteil internationaler Verkehre bedeutend höher. Insofern ist auch die Unterstützung europäischer Plattformen notwendig. Im Rahmen des bereits fortgeschrittenen Prozesses zur Erarbeitung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur (MODIG) müssen die Anliegen des Güterverkehrs auf der Schiene und auch auf den weiteren Verkehrsträgern, insbesondere auf der Strasse, dem Wasser und unterirdisch aufgenommen und eng mit den europäischen Projekten abgestimmt werden. Sollte sich die Umsetzung des MODIG zeitlich nicht mit dem Inkrafttreten des

revidierten GüTG vereinbaren lassen, müsste für die Schaffung und Finanzierung der Plattform eine Alternative geschaffen werden.

- Es darf **keine Wettbewerbsverzerrung** durch einen Netzerkanbieter geben. Dies gilt sowohl in der Phase der Anschubfinanzierung des EWLTV durch den Bund als auch danach. Daher muss die Aktivität des Netzerkanbieters im EWLTV rechtlich und finanziell vom Ganzzugverkehr getrennt werden, um Koppelungsgeschäfte und Querfinanzierungen zwischen EWLTV und Ganzzugs- sowie Kombiverkehr auszuschliessen. Die Vorgaben zur Transparenz und Vermeidung von Quersubventionen sollen gesetzlich verankert und in einem unbefristeten Monitoring überwacht werden.

Die finanzielle Förderung muss so ausgestaltet werden, dass **keine Marktverzerrung zwischen den verschiedenen Produktionsformen im Binnenschienengüterverkehr** bzw. keine Kannibalisierung von bestehenden Ganzzugverkehren durch den EWLTV erfolgt. Auch zukünftig müssen die Güter auf die jeweils effizienteste Produktionsform geleitet werden. Von tiefen regulierten Preisen im Angebot der ersten/letzten Meile profitieren alle Verkehrsarten des SGV.

- a. Ist das vorgeschlagene Instrument der Leistungsvereinbarungen mit den Anbieterinnen des EWLTV dafür geeignet?

Ja.

- Das Instrument der **Leistungsvereinbarung** (LV EWLTV) zwischen dem BAV und der Anbieterin des EWLTV mit einer Laufzeit von vier Jahren **ist geeignet**, den Erhalt, die Modernisierung und Weiterentwicklung des EWLTV in einer Übergangsphase zu ermöglichen.
- Wir unterstützen die für die LV EWLTV aufgeführten **Elemente, namentlich**:
 - Die Festlegung des Angebots, des Netzwerks und der Investitionen nach Massgabe der Grundlagendokumente des Güterverkehrs, insbesondere: das Konzept für den Gütertransport, die vom BAV unter Mitwirkung der betroffenen Akteure festgelegten Leitlinien und die Rahmenvereinbarung.
Die **Rahmenvereinbarung**, auf welche sich die LV EWLTV stützt, sollte einen genügenden Zeitraum für den Übergang sichern und bei Vorliegen unvorhergesehener, unabänderlicher Schwierigkeiten eine **Verlängerung** ermöglichen.
 - Die Preisentwicklung und flexible Preisgestaltung sowie die Bildung von Reserven in der LV EWLTV entlang definierter Vorgaben.
 - Klare subventions- und wettbewerbsrechtliche Vorgaben. Diese müssen aus unserer Sicht im Vergleich zum Vorschlag des Bundesrats in Art. 9a Abs. 7 GüTG klarer formuliert werden (s. Vorschlag unter Ziff. 11), um Koppelungen und Querfinanzierungen vom Netzwerkangebot sowie Marktverzerrungen durch den Netzerkanbieter auszuschliessen.

- b. Erachten Sie die Abgeltung des Betriebs und Investitionsbeiträge für wichtige Modernisierungen als geeignete Mittel für die Weiterentwicklung?

Ja.

- Wir begrüessen Abgeltungen und Investitionsbeiträge im Verbund mit den anderen Massnahmen der Vernehmlassungsvorlage. Sie erlauben, die Übergangsphase der Modernisierung des EWLTV mit wirtschaftlicher Sicherheit für dessen Kunden auszustatten.
- c. Sehen Sie andere Massnahmen (z.B. Ausschreibung des Angebots im EWLTV) als geeigneter an?

Nein.

Sollte jedoch eine Ausschreibung des Angebots im EWLTV beschlossen und umgesetzt werden, dann müsste sie **für das gesamte Netzwerkangebot** auf dem Normalspurnetz erfolgen. Ausserdem muss das Netzwerkangebot über die gesamte Dauer der Rahmenvereinbarung durch eine Anbieterin wahrgenommen werden.

10. Sehen Sie die Notwendigkeit einer stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes?

Ja.

- **Wir begrüßen grundsätzlich die vorgeschlagenen Massnahmen** zur stärkeren Berücksichtigung des Gütertransports in der Raumplanung der Kantone und des Bundes.
- Für Infrastrukturanlagen des SGV sollen die Kriterien der Richtlinie für die Sachplanrelevanz von Eisenbahnanlagen zur Anwendung kommen. Güterverkehrsanlagen, welche die Kriterien der Sachplanrelevanz erfüllen, sind in den Sachplan Schiene des Bundes aufzunehmen.
- Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Kantone ihre Rolle stärker wahrnehmen sollen. Die Festlegung von Logistikflächen auf kantonaler sowie kommunaler Ebene ist daher zu begrüßen. Wir unterstützen zudem die Aussage des Bundesrats, dass das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ein wichtiges Instrument zur Bestandsicherung von Güterverkehrsanlagen ist, das weiterentwickelt werden sollte.
- **Wir unterstützen die Verpflichtung der Kantone, die im Konzept an sie adressierten Festlegungen in ihrer Richtplanung zu berücksichtigen. Entscheidend ist aber die gesetzliche Verpflichtung, dass die Festlegungen auch grundeigentümergebunden in den Nutzungsplänen der Gemeinden verankert werden.** Ausserdem muss der Bund den Kantonen Fristen setzen, bis zu welchem Zeitpunkt Anlagen des SGV inklusive KV-Terminals in die kantonalen Richtpläne aufgenommen werden müssen. Sowohl das Konzept für den Gütertransport wie auch die kantonale Umsetzung (auf Ebene der kantonalen Güterverkehrsstrategien wie auch auf Ebene Richtplan) sollen regelmässig überprüft werden, da sich die Markt- und Kundenbedürfnisse über die Zeit verändern.

Rechtsanpassungen

11. Unterstützen Sie die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen gesetzlichen Anpassungen grösserenteils, beantragen jedoch Änderungen gemäss Beilage.

Weitere Bemerkungen

12. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Förderung des Schienengüterverkehrs auf Schmalspurstrecken

- Wir begrüßen die in Variante 1 vorgeschlagene unbefristete Weiterführung der Unterstützung des Bundes für Güterverkehre auf Schmalspurstrecken.
- Die Finanzierung dieser Unterstützung ist jedoch unzureichend geregelt. Sie ist bisher Bestandteil des jährlichen Bundesbudgets und bietet somit keine ausreichende Planungssicherheit über einen mehrjährigen Zeithorizont. Ausserdem liegen die veranschlagten Beträge seit Bestehen dieser Förderung unverändert bei CHF 6 Millionen pro Jahr und tragen dem steigenden Investitions- und Finanzierungsbedarf nicht Rechnung, insbesondere wenn der Schienenanteil an den Transporten in den betroffenen Regionen erhöht werden soll.
- Wir beantragen – analog dem Verpflichtungskredit für den EWLK – auch für die Abgeltungen der ungedeckten Kosten des bestellten Gütertransportangebots auf Schmalspurstrecken jeweils für vier Jahre einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 50 Millionen.

b. Reporting des Bundes zur Förderung des SGV in der Fläche (analog Verlagerungspolitik)

Wir regen an, für die Entwicklung des SGV in der Fläche und insbesondere im EWLK ein Monitoring und Reporting zu führen analog der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Güterverkehr (s. auch Frage 11, Anträge für ergänzten Art. 3a GüTG). Das Monitoring sollte auf definierten Kennzahlen basieren und folgende Kategorien umfassen

- Entwicklung Kunden-/Branchenstruktur
- Mengenentwicklungen/inter- und intramodaler Wettbewerb
- Kapazitäts- und Qualitätsmonitoring
- Volkswirtschaftliche und umweltpolitische Entwicklung
- Entwicklung Fördermittel

Die Entwicklungen sollten jährlich erhoben, evaluiert und gegebenenfalls mit Massnahmen hinterlegt werden. Die Führung des Monitorings sollte dem BAV obliegen.

Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schiffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG)

Änderungsvorschläge VAP 08.02.2023

vom 25. September 2015 ~~(Stand am 1. Januar 2022)~~

*Nicht amtliche Lesehilfe zur Vernehmlassung «Weiterentwicklung der
Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport»*

Variante 1

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 81a, 87 und 122 Absatz 1 der Bundesverfassung¹,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 30. April 2014²,
beschliesst*

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand ~~und Geltungsbereich~~

¹Dieses Gesetz regelt:

a. den Transport von Gütern auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser;

sowie b. den Bau, die Änderung und den Betrieb von Umschlags- und Verladeanlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und von Anschlussgleisen.

² Es gilt sinngemäss auch für den Transport von Gütern mit Seilbahnen und auf dem Wasser.

Art. 1a Begriffe

In diesem Gesetz gelten als:

a. Einzelwagenladungsverkehr (EWLV): der Transport von Gütern auf der Schiene in Einzelwagen oder Wagengruppen im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung;

AS 2016 1845

¹ SR 101

² BB1 2014 3827

- b. Kombinierter Verkehr (KV): Transport von Containern, begleiteten oder unbegleiteten Lastwagen, Anhängerzügen, Sattelmotorfahrzeugen, Anhängern, Sattelaufliegern und abnehmbaren Aufbauten (Wechselaufbauten) auf der Schiene, wobei der Umschlag zwischen Strassen- oder Rheintransport und Eisenbahn ohne Wechsel des Transportgefässes (Container, Sattelaufleger, Wechselaufbau, Wechselbrücke oder Lastwagen) erfolgt und durch besondere Einrichtungen und Geräte erleichtert wird;
- c. Umschlags- und Verladeanlagen:
1. Anschlussgleise: Gleise einschliesslich dazugehöriger Anlagen, die ein Gebäude oder ein Gelände erschliessen und ausschliesslich dem Gütertransport dienen, jedoch nach Artikel 62 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957³ (EBG) weder zur Infrastruktur noch zu den Eisenbahnen gehören;
 2. KV-Umschlagsanlagen: ortsfeste Einrichtungen und Umschlagsgeräte einschliesslich Fahrzeuge, die dem Umschlag von Transportgefässen von einem Verkehrsträger auf einen anderen dienen;
 3. Freiverladeanlagen: öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte;
- d. Anschlussvorrichtung: Vorrichtungen, die zum Anschluss des Anschlussgleises an die Eisenbahninfrastruktur dienen, wie Anschlussweichen, Schutzweichen, Entgleisungsvorrichtungen, Fahrleitungs-, Bahnrückstrom- und Erdungsanlagen sowie Signale einschliesslich deren Einbindung in die Sicherungsanlage.

Art. 2 Grundsätze und Ziele

¹ Der Bund setzt Rahmenbedingungen für:

- a. eine nachhaltige, insbesondere auf die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen sichere und effiziente Versorgung ausgerichtete Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser ~~(Gütertransport)~~;
- b. die Sicherstellung einer leistungsfähigen Hafeninfrastuktur für den Gütertransport auf dem Rhein;
- ~~c.~~ ein effizientes Zusammenwirken mit-zwischen den ~~anderen~~ verschiedenen Verkehrsträgern;
- ~~d.~~ den Bau und Betrieb geeigneter KV-Umschlags- und Verladeanlagen ~~und Anschlussgleise~~ und deren optimale Anbindung an die Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastuktur;
- ~~e.~~ den diskriminierungsfreien Zugang zu den KV-Umschlagsanlagen und ~~den Anschlussgleisen~~ der Hafeninfrastuktur für den Gütertransport auf dem Rhein.

³ SR 742.101

² Angebote des Gütertransports auf der Schiene und auf dem Wasser müssen eigenwirtschaftlich sein. Der Bund kann jedoch:

- a. sich an Bestellungen von Angeboten durch Kantone beteiligen;
- b. Leistungsvereinbarungen über Angebote des EWLV abschliessen;
- c. pauschale Beiträge für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern ausrichten.
- b. ~~die Entwicklung von neuen Angeboten fördern.~~

³ Der Bundesrat kann, in Übereinstimmung mit den international anerkannten Normen, Anforderungen an die Qualität des Gütertransports festlegen und die Folgen der Nichtbeachtung dieser Anforderungen regeln.

Art. 3 Konzept für den Gütertransport ~~auf der Schiene~~

¹ Der Bundesrat erarbeitet für den Gütertransport ~~auf der Schiene~~ ein Konzept nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979⁴.

² Er legt darin die Grundlagen fest für die Entwicklung:

- a. der Rangierbahnhöfe und weiteren Anlagen nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe e des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957⁵ (EBG);
- b. der Freiverlade nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe f EBG;
- c. der ~~KV-Umschlags-~~ und Verladeanlagen;
- d. der Hafeninfrastuktur für den Gütertransport auf dem Rhein und den Binnengewässern ~~der Anschluss-gleise~~;
- e. des Anschlusses der Umschlags- und Verladeanlagen, der Hafeninfrastuktur und der weiteren für den Gütertransport auf der Schiene bedeutenden Einrichtungen an das Strassennetz ~~weiterer für den Gütertransport auf der Schiene bedeutender Einrichtungen.~~

³ Er stimmt das Konzept mit den gemeinsamen Leitlinien der Akteure des Gütertransports auf der Schiene, der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastuktur sowie der Anlagen des unterirdischen Gütertransports, mit dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab.

⁴ Er bezieht die Kantone und die betroffenen Akteure frühzeitig in die Erarbeitung des Konzepts ein.

⁵ Die Kantone berücksichtigen das Konzept insbesondere in ihrer Richt-, Nutzungs- und Agglomerationsplanung auf Stufe Kanton, Region und Gemeinden.

⁴ SR 700

⁵ SR 742.101

Art. 3a⁶ Gemeinsame Leitlinien

~~1 Die Das BAV erarbeitet mit den~~ Akteuren des Gütertransports auf der Schiene~~güterverkehrs erarbeiten können~~ gemeinsam Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes in Abstimmung mit den Entwicklungen im europäischen Umfeld~~erarbeiten~~. Die Leitlinien~~se können insbesondere~~ betreffen insbesondere:

- a. technische Neuerungen;
- b. Effizienzverbesserungen in den Produktionsabläufen;
- ~~b.c.~~ die gemeinsame Nutzung und den Austausch der Daten im Rahmen der Mobilitätsdateninfrastruktur des Bundes
- ~~e.d.~~ die verbesserte Integration des Gütertransports auf der Schiene~~güterverkehrs~~ in die Logistikwirtschaft;
- ~~d.c.~~ die Entwicklung des EWLV und dessen laufende Beobachtung aufgrund definierter Indikatoren.

~~2 Das Bundesamt für Verkehr unterstützt in geeigneter Weise die Erarbeitung der Leitlinien.~~

Art. 4 Enteignung

Für den Bau von ~~KV-Umschlags- und Verlade~~anlagen ~~und Anschlussgleisen~~ kann das Enteignungsrecht nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930⁷ über die Enteignung geltend gemacht werden.

Art. 5 Transport gefährlicher Güter

¹ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter.

² Er erlässt insbesondere Vorschriften über:

- a. das Verfahren zur Überprüfung der Konformität von Gefahrgutumschließungen mit den grundlegenden Anforderungen;
- b. das Verfahren zur Anerkennung von unabhängigen Stellen, die Konformitätsbewertungen durchführen.

³ Die Kantone sorgen mit Massnahmen der Raumplanung für einen effizienten Transport gefährlicher Güter insbesondere in dicht besiedelten Gebieten.

Art. 6 Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation

¹ Die Unternehmen sind im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation nach Artikel 119 des Militärgesetzes vom 3. Februar 1995⁸ verpflichtet, Transporte zugunsten von Bund und Kantonen vorrangig durchzuführen.

² Der Bundesrat regelt die Einzelheiten. Er kann vorsehen, dass Unternehmen bei besonderen betrieblichen Schwierigkeiten vorübergehend von diesen Pflichten befreit werden.

Art. 7 Ausservertragliche Haftung

Für die ausservertragliche Haftung der Unternehmen gelten die Artikel 40*b*–40*f* EBG⁶.

⁶ Eingefügt durch Ziff. I 6 des BG vom 28. Sept. 2018 über die Organisation der Bahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS **2020** 1889; BBl **2016** 8661).

⁷ SR **711**

2. Abschnitt: Finanzielle Förderung

Art. 8 Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

¹ Der Bund kann Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von ~~KV-Umschlags- und Verladeanlagen und Anschlussgleisen~~ leisten.

² ~~Er kann Investitionsbeiträge an den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland leisten, wenn die Investition mit grosser Wahrscheinlichkeit zur Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene beiträgt.~~

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes ~~beträgt zwischen 40 und darf~~ 60 Prozent der anrechenbaren Kosten ~~nicht überschreiten~~. Bei Projekten von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.

⁴ ~~Die anrechenbaren Kosten pro Anlagenelement können mittels pauschaler Beträge ermittelt werden.~~

⁵ Bei der Gewährung und ~~der~~ Bemessung der Beiträge sind das Konzept für den Gütertransport sowie die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes, die Sicherheit, wirtschaftliche Kriterien und ~~die~~ Vorteile Dritter und insbesondere das Konzept nach Artikel 3 angemessen zu berücksichtigen.

⁶ ~~Der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), schliesst mit den Betreiberinnen von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen Vereinbarungen über vier Jahre ab; die Vereinbarungen legen die Investitionen der Betreiberinnen und die Höchstbeträge der Bundesbeiträge fest.~~

⁴ ~~An den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland kann der Bund neben Investitionsbeiträgen in Form von A-fonds-perdu-Beiträgen auch rückzahlbare Darlehen gewähren.~~

⁷ ~~Die Gewährung der Beiträge für KV-Umschlagsanlagen werden wird mit Auflagen verbunden, insbesondere soll damit ein nur gewährt, wenn der diskriminierungs- freier Zugang zu diesen Anlagen KV-Umschlagsanlagen sichergestellt werden ist.~~

⁸ Der Bundesrat regelt die Gewährung der Investitionsbeiträge, insbesondere die Voraussetzungen und Verfahren der Finanzierung, und legt die Höhe der pauschalen Beträge pro Anlagenelement fest.

⁶ ~~Der Bund kann überdies Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr leisten. Diese dürfen 50 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten.~~

⁷ Die Bundesversammlung bewilligt durch einfachen Bundesbeschluss die für die Investitionsbeiträge notwendigen mehrjährigen Verpflichtungskredite¹⁰.

⁹ SR 742.101

¹⁰ Ausdruck gemäss Anhang Ziff. 7 des BG vom 19. März 2021, in Kraft seit 1. Jan. 2022

Art. 8a Förderung der Hafeninfrasturktur für den Gütertransport auf dem Rhein

1 Der Bund kann die Hafeninfrasturktur für den Gütertransport auf dem Rhein finanziell fördern.

2 Der Bund vertreten durch das BAV, die Standortkantone und die Betreiberin der Hafeninfrasturktur legen vertraglich die Flächen und Einrichtungen der Hafeninfrasturktur fest.

3 Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Betreiberin der Hafeninfrasturktur schliessen für jeweils vier Jahre Leistungsvereinbarungen ab. Darin legen sie aufgrund der verkehrspolitischen Ziele des Bundes und der Geschäftspläne der Betreiberin der Hafeninfrasturktur die zu erbringenden Leistungen im Voraus fest.

4 Die Betreiberin der Hafeninfrasturktur gewährt den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktur.

5 Kann sie die festgelegten Leistungen nicht kostendeckend erbringen, so gilt der Bund nach Rücksprache mit den Standortkantonen die ungedeckten Kosten ab, soweit die Abgeltungen erforderlich sind, um die Infrastruktur in gutem Zustand und vereinbartem Umfang zu erhalten.

6 Der Bund kann Investitionsbeiträge leisten für Massnahmen zur Anpassung an die Erfordernisse des Verkehrs und an den Stand der Technik sowie für Massnahmen zur Umsetzung von Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes. Die Massnahmen und Investitionsbeiträge sind in der Leistungsvereinbarung festzulegen.

7 Der Bund kann überdies Investitionsbeiträge in Form von unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen an den Bau von Hafeninfrasturktur für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr leisten. Diese Darlehen dürfen 50 Prozent der an-rechenbaren Kosten nicht überschreiten.

8 Die unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen des Bundes können unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse in Eigenkapital umgewandelt werden. Der Bund kann überdies auf die Rückzahlung von Darlehen verzichten, um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

Art. 9 Abgeltung des bestellten Gütertransportangebots auf der Schiene Betriebsbeiträge

1 Bestellt ein Kanton ein Angebot des Gütertransports auf der Schiene, so kann der Bund sich an der Bestellung und der Abgeltung der ungedeckten Kosten des Angebots beteiligen.

2 Die Abgeltung Finanzhilfe des Bundes darf die Höhe des Beitrags des Kantons nicht übersteigen.

3 Diese Beschränkung gilt nicht für ein bestelltes Angebot die Betriebsbeiträge für des Gütertransports auf dem Netz der Schmalspurstreckenbahnen.

2 Der Bund kann neue Angebote des Gütertransports auf der Schiene fördern, bis sie eigenwirtschaftlich erbracht werden können, längstens jedoch während drei Jahren.

Art. 9a¹¹ Förderung des EWLV Beiträge zur Milderung der Auswirkungen der Covid-19 Krise

¹ Der Bund kann den EWLV auf dem Normal- und dem Schmalspurnetz für eine Dauer von maximal 12 Jahren finanziell fördern.

² Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Anbieterinnen des EWLV auf dem Normal- oder Schmalspurnetz schliessen für jeweils vier Jahre Leistungsvereinbarungen ab. Die Leistungen umfassen die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen.

³ Das BAV und die Anbieterinnen legen in der Leistungsvereinbarung die Leistungen, die Abgeltungen und die Investitionsbeiträge fest; dabei stützen sie sich auf die verkehrspolitischen Ziele des Bundes, die gemeinsamen Leitlinien nach Artikel 3a Absatz 1 Buchstabe d und die Geschäftspläne der Anbieterinnen.

⁴ Sie können über die Entwicklung des EWLV und die dafür notwendigen Investitionen und Abgeltungen eine befristete Rahmenvereinbarung für mehrere Vierjahresperioden abschliessen.

⁵ Die Abgeltungen und Investitionsbeiträge dienen dazu:

- a. ein stabiles Angebot über die Geltungsdauer der Leistungsvereinbarung sicherzustellen;
- b. Verbesserungen bei der Planung, der Leistungserbringung und der Koordination des Angebots zwischen den Anbieterinnen, den Kunden, Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen und weiteren Akteuren zu ermöglichen;
- c. eine kostendeckende Erbringung der vereinbarten Leistungen zu ermöglichen.

⁶ Die Anbieterinnen gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Transportleistungen.

⁷ Sie ~~treffen~~ gliedern die Leistungen umfassend die Zustellung und Abholung von Wagen und Wagengruppen auf Umschlags- und Verladeanlagen in eigenständige Bahnunternehmen aus, die über keine eigenen Güterwagen verfügende nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLV in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktbedingungen. Der Bundesrat kann für Schmalspurbahnen Erleichterungen vorsehen.^{1 ... 12.}

² Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:

a.¹³ — ...

b.¹⁴ — das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 keine Dividenden ausschüttet.

¹¹ — Eingefügt durch Ziff. 13 des BG vom 25. Sept. 2020 über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise, in Kraft seit 26. Sept. 2020 (AS 2020 3825; BBl 2020 6713).

¹² — In Kraft bis zum 31. Dez. 2021 (AS 2020 3825; BBl 2020 6713).

¹³ In Kraft bis zum 31. Dez. 2021 (AS ~~2020~~ 3825; BBl ~~2020~~ 6713).

¹⁴ Fassung gemäss Ziff. II des BG vom 17. Dez. 2021 (Verlängerung der Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise), in Kraft vom 1. Jan. 2022 bis zum 31. Dez. 2022 (AS ~~2021~~ 877; BBl ~~2021~~ 2614).

Art. 9b Umschlags- und Verladebeiträge

¹ Der Bund kann für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern pauschale Beiträge pro transportierten Bahnwagen an die ~~Betreiber der Umschlags- und Verladeanlagen~~ Absender und Empfänger ausrichten.

² Die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen berücksichtigen die verkehrs-, energie- und umweltpolitischen Ziele des Bundes und setzen Anreize für zusätzliche Transporte auf der Schiene.

³ Der Bundesrat regelt die Bedingungen für die Gewährung und die Höhe der Pauschalen. ~~Er kann eine Unter- und Obergrenze der Anzahl geförderter Bahnwagen je Umschlags- und Verladeanlage setzen.~~

⁴ Die Modalitäten für die Gewährung und Entrichtung der Pauschalen zugunsten der Absender und Empfänger werden zwischen dem Bund, vertreten durch das BAV, und den ~~Betreiberinnen der benützten Umschlags- und Verladeanlagen in der einer Vereinbarung nach Artikel 8 Absatz 6 festgehalten.~~

Art. 10 Technische Neuerungen

¹ Der Bund kann Investitionen in technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene ~~und dem Wasser~~ fördern.

² Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen und zinslosen, rückzahlbaren Darlehen die Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs insbesondere die Einführung der digitalen, automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten; dabei wird das Eigeninteresse der Gesuchstellerin berücksichtigt. Die Förderung erfolgt über einen eigens hierfür errichteten Fonds.

⁴ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen, ~~und~~ Verfahren der Finanzierung, sowie ~~die Bemessung der Beiträge~~ die finanzielle Berücksichtigung der Eigeninteressen der Fahrzeughalter, Güterbahnen und Infrastrukturbetreiberinnen in einem Fondsreglement.

⁵ Die Bundesversammlung bewilligt durch einfachen Bundesbeschluss die für die Investitionsbeiträge notwendigen mehrjährigen Verpflichtungskredite.

Art. 10a Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge

¹ Der Bund kann Investitionen in Fahrzeuge des Gütertransports auf der Schiene und auf dem Wasser fördern, wenn diese eine massgebliche Reduktion der Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe bei der Leistungserbringung ermöglichen.

² Er kann überdies Investitionsbeiträge an den Bau von Schiffen gewähren, die für Niedrigwasser geeignet sind.

³ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen und Verfahren der Finanzierung sowie die Bemessung der Beiträge.

⁴ Die Bundesversammlung bewilligt durch einfachen Bundesbeschluss die für die Investitionsbeiträge notwendigen mehrjährigen Verpflichtungskredite.

3. **Abchnitt: Bau und Betrieb von KV-Umschlagsanlagen**

Art. 11

~~¹Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrs-
politischer Bedeutung richten sich nach dem EBG¹⁵.~~

~~²Der Bund legt im Konzept nach Artikel 3 die KV-Umschlagsanlagen von nationa-
ler verkehrspolitischer Bedeutung fest.~~

4. Abschnitt: Bau und Betrieb von Anschlussgleisen

Anschliesser oder Betreiberin von Anschlussgleisen, siehe Art. 1a lit. c

Art. 12 Erschliessung

¹Kantone und Gemeinden sorgen mit Massnahmen der Raumplanung dafür, dass -die Industrie- und Gewerbebezonen soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden.

~~² Die Kantone und Gemeinden legen diese Massnahmen in ihren Richt- und Nutzungsplänen fest.~~

Art. 13 Baubewilligung, Betriebsbewilligung

¹ Der Bau und die Änderung von Anschlussgleisen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht. Ein vorgängiger Eintrag im Nutzungsplan wird hierbei nicht vorausgesetzt.

² Die für die Erteilung der Baubewilligung zuständige Behörde (Leitbehörde) unterbreitet vor ihrem Entscheid das Gesuch dem ~~Bundesamt für Verkehr (BAV)~~ zur Prüfung, ob die eisenbahnrechtlichen Bestimmungen eingehalten werden.

³ Das BAV holt bei der Infrastrukturbetreiberin eine eisenbahnrechtliche Stellungnahme ein. Gestützt darauf gibt es seine Stellungnahme ab und bestimmt darin auch, ob eine Betriebsbewilligung nach Artikel 18^w EBG¹⁶ erforderlich ist.

⁴ Die Stellungnahme des BAV ist für die Leitbehörde verbindlich.

⁵ Die Leitbehörde stellt die Baubewilligung dem BAV zu. Dieses ist berechtigt, dagegen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.

Art. 14 Eisenbahnrechtliche Bestimmungen, Betriebsvorschriften

¹ Die technischen und betrieblichen Bestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen gelten auch für die Planung, den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von Anschlussgleisen.

² Die Anschliesser erlassen die notwendigen Betriebsvorschriften.

¹⁵SR 742.101

³ Der Bundesrat legt fest, welche Sicherheitsbestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen auf den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von Anschlussgleisen anwendbar sind.

Art. 15 Pflicht zur Anschlussgewährung

¹ Die Infrastrukturbetreiberin muss den Anschluss an ihr Netz gewähren, wenn:

- a. die sichere Abwicklung des Bahnbetriebs gewährleistet bleibt;
- b. der künftige Ausbau der Bahnanlagen nicht beeinträchtigt wird; und
- c. ein Bedürfnis ausgewiesen ist.

² Sie darf keine unverhältnismässigen Bedingungen an die Gewährung knüpfen.

³ Sie kann Anschlussvorrichtungen anpassen oder zurückbauen, wenn:

- a. Änderungen in Bau und Betrieb der Infrastruktur es erfordern;
- b. die Sicherheit des Betriebs der Infrastruktur es bedingt;
- c. das Anschlussgleis seit fünf Jahren nicht mehr betrieben wird und sein Betrieb auch in naher Zukunft nicht wahrscheinlich erscheint.

Art. 16 Eigentumsverhältnisse

¹ Das Anschlussgleis und das Grundstück, auf dem es liegt, können verschiedene Eigentümer haben.

² Das Recht, ein Anschlussgleis zu erstellen und zu benützen, kann als Dienstbarkeit in das Grundbuch eingetragen werden.

³ Die Anschlussvorrichtungen sind im Eigentum der Infrastrukturbetreiberin. Abweichende vertragliche Regelungen zwischen dem direkten Anschliesser und der Infrastrukturbetreiberin bleiben vorbehalten.

Art. 17 Vertragliche Regelungen

¹ Die Infrastrukturbetreiberin und die direkten Anschliesser regeln ihre Beziehungen in einem schriftlichen Anschlussvertrag.

² Dem Anschlussvertrag ist ein Situationsplan beizufügen, der über die von der Anlage berührten Grundstücke, den Anschlusspunkt und den Standort wichtiger Einrichtungen Auskunft gibt. Der Plan muss zudem die Eigentumsverhältnisse umschreiben ~~sowie die dinglichen und allfälligen obligatorischen Rechte im Zusammenhang mit dem Gleis aufzuführen.~~

³ Die Anschliesser regeln ihre Beziehungen mit weiteren Beteiligten bezüglich des Anschlussgleises schriftlich.

Art. 18 Kosten

¹ Der Anschliesser trägt die Kosten von Bau, Betrieb, Unterhalt, Erneuerung, Anpassung und Rückbau des Anschlussgleises und der jeweils zugehörigen Einrichtungen.

² Er ist verpflichtet, das Anschlussgleis in betriebsbereitem Zustand zu halten. Zum Anschluss und zur Benützung berechnete Dritte müssen sich an den daraus entstehenden Kosten im Rahmen ihrer Interessen am Anschlussgleis beteiligen.

³ Die Infrastrukturbetreiberin trägt die Kosten der Anpassung und des Ausbaus ihrer Anlagen, die durch das Anschlussgleis verursacht werden, einschliesslich der Anschlussvorrichtung.

⁴ Sie trägt auch die Rückbaukosten der Anschlussvorrichtung. Der Bundesrat legt fest, unter welchen Voraussetzungen sie den Anschliesser an den Kosten beteiligen kann.

Art. 19 Gegenseitige Pflichten unter Anschliessern

¹ Jeder Anschliesser muss den Anschluss an sein Anschlussgleis und dessen Benützung durch Dritte gegen volle Entschädigung dulden, wenn sich der Anschluss an das Bahnnetz nicht auf andere Weise zweckmässiger herstellen lässt.

² Rechtfertigen es die Umstände und ist es zumutbar, so sind die Anschlussgleise so zu bauen, dass Anschlüsse daran möglich bleiben.

³ Der Anschliesser muss sein Anschlussgleis gegen Entschädigung für die Durchfahrt Dritter anpassen. Vorteile, die dem Anschliesser aus der Anpassung erwachsen, werden angerechnet. Der Anschliesser kann einen Kostenvorschuss verlangen.

⁴ Die Anschliesser sind verpflichtet, eine ausreichende Haftpflichtversicherung abzuschliessen. Der Bundesrat regelt die Einzelheiten.

4a. Abschnitt: Bau und Änderung von KV-Umschlagsanlagen**Art. 19a**

¹ Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht.

² Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung richten sich nach dem EBG¹⁷. (Betreiberin müsste demnach eine Infrastrukturbetreiberin gemäss EBG sein.)

³ Der Bundesrat legt im Konzept für den Gütertransport die KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung fest.

⁴ Die Kantone sorgen für die Berücksichtigung des im Konzept ausgewiesenen Bedarfs an zusätzlichen oder zu erweiternden KV-Umschlagsanlagen in der kantonalen Richtplanung. (Soll Abs. 4 in Analogie zu Art. 12 Abs. 2 GüTG aufgenommen werden? Wie ist das Verhältnis zu Art. 2 Abs. 5 GüTG?)

¹⁷ SR 742.101

5. Abschnitt: Wagenverwendungsvertrag und Beförderungsvertrag

Art. 20 Wagenverwendungsvertrag

¹ Der Wagenverwendungsvertrag regelt die Benützung von Eisenbahnwagen zur Durchführung von Beförderungen nach diesem Gesetz.

² Für den Wagenverwendungsvertrag gilt im nationalen und im internationalen Verkehr Anhang D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – CUV) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999¹⁸ (COTIF).

³ Der Bundesrat kann für den nationalen Verkehr abweichende Vorschriften erlassen.

Art. 21 Beförderungsvertrag

¹ Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich das Unternehmen, ein Gut gegen Entgelt zum Bestimmungsort zu transportieren und es dort dem Empfänger oder der Empfängerin abzuliefern.

² Der Beförderungsvertrag bedarf zu seiner Gültigkeit keiner besonderen Form.

³ Im Übrigen gilt für den Beförderungsvertrag im nationalen und im internationalen Verkehr Anhang B (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – CIM) zum COTIF¹⁹.

⁴ Der Bundesrat kann für den nationalen Verkehr abweichende Vorschriften erlassen.

6. Abschnitt: Aufsicht, Rechtsschutz und Strafbestimmungen

Art. 22 Aufsicht über die Anschlussgleise

¹ Das BAV übt die eisenbahnrechtliche Aufsicht über die Anschlussgleise aus. Der Bundesrat kann diese Aufsicht Dritten übertragen.

² Das BAV kann die bahnspezifische Ausbildung des Personals von Anschliessern regeln und überwachen. Es kann jederzeit verlangen, dass Anschlussverträge, Situationspläne oder Betriebsvorschriften zur Gewährleistung der Sicherheit geändert werden. Hieraus entsteht kein Anspruch auf Entschädigung.

³ Im Übrigen unterstehen die Anschlussgleise der Aufsicht der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde.

¹⁸ SR 0.742.403.12

¹⁹ SR 0.742.403.12

⁴ Die Anschliesser stellen den Aufsichtsbehörden kostenlos das für die Aufsicht in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich notwendige Personal und Material zur Verfügung und erteilen alle erforderlichen Auskünfte.

Art. 22a Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen und Investitionshilfen in technische Neuerungen

¹ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entscheidet über Streitigkeiten über den Abschluss oder die Anwendung von Leistungsvereinbarungen nach den Artikeln 8a und 9a sowie Investitionshilfen in technische Neuerungen nach Artikel 10.

² Gegen die Verfügung des UVEK kann nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege Beschwerde geführt werden. Gerügt werden kann:

- a. die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens;
- b. die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes.

³ Beschwerden gegen Entscheide des UVEK haben keine aufschiebende Wirkung.

Art. 23 Rechtsschutz/Weitere Streitigkeiten

¹ Das BAV entscheidet über Streitigkeiten betreffend:

- a. die Pflicht zur Anschlussgewährung (Art. 15) und die dem Anschliesser auferlegten Bedingungen;
- b. die Anwendung des EBG²⁰, namentlich auf Bau und Betrieb der Anschlussgleise, auf deren Kreuzungen mit Strassen und anderen Anlagen sowie auf die Fahrzeuge;
- c. die Erfordernisse der Sicherheit bei Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Anschlussgleise.

² Das Verfahren vor dem BAV richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege.

³ Vermögensrechtliche Streitigkeiten entscheidet das Zivilgericht, soweit sie nicht die finanzielle Förderung nach den Artikeln 8–10^a betreffen.

⁴ Über Streitigkeiten nach Artikel 40a^{tbiers} Absatz 1 EBG entscheidet die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr/RailCom.

⁵ Alle übrigen Streitigkeiten entscheidet die nach kantonalem Recht zuständige Behörde.

Art. 24 Strafbestimmungen

¹ Mit Busse bis zu 100 000 Franken wird bestraft, wer einer Ausführungsvorschrift zu Artikel 5 Absatz 1 oder Artikel 6 Absatz 2 zuwiderhandelt, deren Verletzung -vom Bundesrat für strafbar erklärt wird.

¹⁷ **SR 742.101**

² Wer eine Zuwiderhandlung begeht, die eine Gefährdung von Leib und Leben von Menschen zur Folge hat, wird mit Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr oder Geldstrafe bestraft, sofern keine schwerere strafbare Handlung nach einem anderen Gesetz vorliegt.

³ Wer fahrlässig handelt, wird mit Busse bis zu 50 000 Franken bestraft.

⁴ Verfolgung und Beurteilung der Straftaten obliegen den Kantonen.

7. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 25 Vollzug

¹ Der Bundesrat erlässt die Ausführungsvorschriften.

² Er kann insbesondere Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen im Gütertransport zu verhindern.

Art. 26 Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Die Aufhebung und die Änderung anderer Erlasse werden im Anhang geregelt.

Art. 27 Übergangsbestimmungen

¹ Die Kantone sorgen in kantonalen Ausführungserlassen für die Umsetzung dieses Gesetzes innerhalb von vier Jahren nach seiner Inkraftsetzung.

~~¹ Für nach bisherigem Recht bestellte Angebote können noch während höchstens drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes altrechtliche Vereinbarungen abgeschlossen werden.~~

~~² Anschlussvorrichtungen an das Netz einer Infrastrukturbetreiberin gehen ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes entschädigungslos in deren Eigentum über.~~

~~³ Anschliesser, die das Eigentum an solchen Anschlussvorrichtungen behalten wollen, haben dies der Infrastrukturbetreiberin innert eines Jahres ab Inkrafttreten dieses Gesetzes schriftlich mitzuteilen. Sie bleiben in diesem Fall für die Finanzierung von Unterhalt, Erneuerung und Ausbau der Anschlussvorrichtungen verantwortlich.~~

Art. 28 Referendum, Inkrafttreten und Geltungsdauer

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Artikel 9a gilt bis zum 31. Dezember 20~~xx~~27.

~~Inkrafttreten: 1. Juli 2016²¹~~

~~²¹ BRB vom 25. Mai 2016~~