

# Verordnung über den Gütertransport durch Bahn- und Schiffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GüTV)

vom 25. Mai 2016 (Stand am 1. Juli 2020)

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf die Artikel 2 Absatz 3, 5 Absatz 1, 6 Absatz 2, 14 Absatz 3, 18 Absatz 4, 19 Absatz 4, 20 Absatz 3, 21 Absatz 4, 22 Absatz 1 und 25 des Gütertransportgesetzes vom 25. September 2015<sup>1</sup> (GüTG), Artikel 38 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985<sup>2</sup> über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG) und Artikel 9 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes vom 19. Dezember 2008<sup>3</sup>,  
*verordnet:*

## 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

### Art. 1 Gegenstand

Diese Verordnung regelt:

- a. die finanzielle Förderung des Transports von Gütern und begleiteten Motorfahrzeugen auf der Schiene;
- b. die Leistung von Finanzhilfen für den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und Anschlussgleisen;
- c. die Planung, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung von Anschlussgleisen;
- d. die Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr (Hafenanlagen).

### Art. 2 Begriffe

In dieser Verordnung gelten als:

- a. *Kombinierter Verkehr*: 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, Sattelauflieger,

AS 2016 1859

<sup>1</sup> SR 742.41

<sup>2</sup> SR 725.116.2

<sup>3</sup> SR 740.1

Wechselaufbau, Wechselbrücke oder Lastwagen) erfolgt und durch besondere Einrichtungen und Geräte erleichtert wird;

- b. *KV-Umschlagsanlagen*: ortsfeste Einrichtungen und Umschlagsgeräte einschliesslich Fahrzeuge, die dem Umschlag von Transportgefässen von einem Verkehrsträger auf einen anderen dienen;
- c. *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 1957<sup>4</sup> (EBG) weder zur Infrastruktur noch zu den Eisenbahnen gehören;
- 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;
- e. *Einzelwagenladungsverkehr*: Transport von Gütern auf der Schiene in Einzelwagen oder Wagenruppen mit mindestens einer Rangierbewegung.

### Art. 3 Transport gefährlicher Güter

Eisenbahn-, Seilbahn- und Schifffahrtsunternehmen können das Befüllen, Verladen und Entladen gefährlicher Güter einschränken.

## 2. Abschnitt: Investitionsbeiträge

### Art. 4 Beiträge und Darlehen

<sup>1</sup> Der Bund leistet die Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung oder die Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen im Inland in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen.

<sup>2</sup> Er leistet die Investitionsbeiträge an den Bau oder die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen oder unverzinslichen, rückzahlbaren Darlehen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bestimmt die Aufteilung der Investitionsbeiträge auf A-Fonds-perdu-Beiträge und Darlehen aufgrund der voraussichtlichen Wirkung der Investition auf die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

<sup>3</sup> Die Empfängerin muss die unverzinslichen, rückzahlbaren Darlehen durch Grundpfandrecht oder Bankgarantie sichern. Das BAV kann verlangen, dass A-Fonds-perdu-Beiträge durch Grundpfandrecht oder Bankgarantie gesichert werden.

<sup>4</sup> Der Bund leistet die Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen in Form von unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen.

**Art. 5** Voraussetzungen

<sup>1</sup> Investitionsbeiträge an ein Anschlussgleis werden nur geleistet, wenn darauf pro Jahr mindestens 12 000 Tonnen oder 720 Wagenladungen transportiert werden. Massgebend sind nur Mengen, die nicht aufgrund gesetzlicher Bestimmungen ohnehin auf der Schiene transportiert werden müssen.

<sup>2</sup> Investitionsbeiträge an eine KV-Umschlagsanlage oder eine Hafenanlage werden nur geleistet, wenn darauf pro Jahr mindestens 5000 Standardcontainer-Einheiten (Twenty Foot Equivalent Units, TEU) zwischen Verkehrsmitteln umgeschlagen werden.

<sup>3</sup> Die Investitionsbeiträge werden nur ausgerichtet, wenn die Gesuchstellerin:

- a. sich mit eigenen Mitteln an der Investition beteiligt;
- b. einen diskriminierungsfreien Zugang gewährleistet;
- c. bei KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung: ein eigenständiges Unternehmen und Eigentümerin der Umschlagsanlage ist.

<sup>4</sup> Bei kleinen Projekten kann von der Voraussetzung nach Absatz 3 Buchstabe b abgewichen werden; der Investitionsbeitrag wird in diesem Fall reduziert.

**Art. 6** Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs

<sup>1</sup> Die Eigentümer und die Betreiber der vom Bund geförderten KV-Umschlagsanlagen, Hafenanlagen und Anschlussgleise (Anlagen) gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anlagen, indem sie:

- a. sich bei der Zuteilung von Kapazitäten, der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;
- b. Dritte bei der Zuteilung von Kapazitäten, der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleich behandeln, unabhängig davon, ob diese strassen-, schienen- oder schiffseitig Zugang zur geförderten Anlage erhalten;
- c. die grundsätzlichen Bedingungen des Zugangs, der Zuteilung der Kapazitäten, der Erbringung der Dienstleistungen und des Verfahrens sowie die Preise publizieren;
- d. die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise (einschliesslich Bedingungen für Rabatte und mehrjährige Rahmenvereinbarungen) publizieren.

<sup>2</sup> Bei Anschlussgleisen ohne KV-Umschlagsanlage sind die Angaben nach Absatz 1 Buchstaben c und d Interessierten auf Anfrage mitzuteilen.

<sup>3</sup> Die Eigentümer und die Betreiber der vom Bund geförderten Anlagen haben die Vertraulichkeit der Daten Dritter zu gewährleisten.

**Art. 6a<sup>5</sup>** Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene

Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie:

- a. sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;
- b. Dritte bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleichbehandeln;
- c. die grundsätzlichen Bedingungen für die Erbringung der Dienstleistungen, die Planung und Zuteilung der Ressourcen sowie für die Bemessung der Preise publizieren.

**Art. 7** Anrechenbare Kosten

<sup>1</sup> Anrechenbar sind die Kosten für die Projektierung, die Vorbereitung, die Bau- und Baunebenkosten sowie alle Aufwendungen für die feste eisenbahntechnische Ausrüstung. Im kombinierten Verkehr sind diese Kosten auch im Perimeter der Umschlagsanlage anrechenbar.

<sup>2</sup> Vollständig anrechenbar sind Kosten, die unmittelbar für die Nutzung einer geförderten Anlage nötig sind. Sind für die Nutzung der Anlage Massnahmen notwendig, die für die Gestaltstellerin oder Dritte anderweitig von Vorteil sind, so sind die Kosten nur anteilig anrechenbar.

<sup>3</sup> Nicht anrechenbar sind insbesondere:

- a. Kosten für Traktionsmittel;
- b. Kosten für die Anschlussvorrichtung;
- c. Entschädigungen an Behörden und Kommissionen;
- d. Kapitalkosten, Kosten der Beschaffung und Verzinsung von Baukrediten sowie für die Sicherung von Finanzhilfen oder Währungsabsicherungen;
- e. der Unterhalt von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen;
- f. der ersatzlose Rückbau von Weichen und Gleisabschnitten;
- g. Kosten der Umschlagseinrichtungen von Anschlussgleisen;
- h. Kosten für Anlageteile, die einer Zusatzleistung dienen, wie Gleiswaagen oder Waschanlagen für Container.

<sup>4</sup> Bei KV-Umschlagsanlagen können die Kosten für den Landerwerb in begründeten Einzelfällen anrechenbar sein.

<sup>5</sup> Eingefügt durch Ziff. I 6 der OBI-Verordnung vom 13. Mai 2020, in Kraft seit 1. Juli 2020 (AS 2020 1915).

<sup>5</sup> Übersteigen die Gesamtkosten oder einzelne Kostenelemente das für vergleichbare Anlagen übliche Mass, so kann das BAV die Höhe der anrechenbaren Kosten herabsetzen. Es bestimmt für die KV-Umschlagsanlagen und die Anschlussgleise die Obergrenzen je Kostenelement.

<sup>6</sup> Das BAV legt die Höhe der anrechenbaren Kosten im Einzelfall fest.

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

<sup>1</sup> Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt:

- a. bei KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung: höchstens 80 Prozent der anrechenbaren Kosten;
- b. bei Anschlussgleisen und bei KV-Umschlagsanlagen ohne nationale verkehrspolitische Bedeutung: höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten;
- c. bei Hafenanlagen: höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten.

<sup>2</sup> Das BAV legt die Höhe des Investitionsbeitrags aufgrund der Kriterien nach Artikel 8 Absatz 3 GüTG im Einzelfall fest.

<sup>3</sup> Die Höchstbeiträge nach Absatz 1 können nur erreicht werden, wenn die Anlage:

- a. dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene nach Artikel 3 GüTG entspricht;
- b. eine hohe Subventionseffizienz aufweist;
- c. zur Beseitigung von Engpässen beiträgt;
- d. zur Deckung des Kapazitätsbedarfs im kombinierten Verkehr oder im Wagenladungsverkehr beiträgt;
- e. optimal an die Eisenbahn-, Hafen- oder Strasseninfrastruktur angebunden wird;
- f. bewirkt, dass der Energieverbrauch des Gütertransports gesenkt und dieser umweltfreundlich durchgeführt wird.

<sup>4</sup> Entsteht durch die Investition ein Vorteil Dritter, so bewertet das BAV deren finanziellen Nutzen und reduziert die Investitionsbeiträge des Bundes entsprechend.

<sup>5</sup> Beiträge von weniger als 30 000 Franken werden nicht ausgerichtet.

#### **Art. 9** Prioritätenordnung

Genügen die verfügbaren Mittel voraussichtlich nicht, um alle Gesuche zu berücksichtigen, so ordnet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Projekte nach ihrer Priorität wie folgt:

- a. Beitrag zur Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs;
- b. ausgewiesener Bedarf gemäss dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene nach Artikel 3 GüTG;
- c. übrige Projekte.

**Art. 10**      Gesuch

<sup>1</sup> Das Gesuch um Investitionsbeiträge ist beim BAV einzureichen.

<sup>2</sup> Sofern ein Projekt eine KV-Umschlagsanlage und ein Anschlussgleis betrifft, gelten diese als Teilprojekte, für die ein gemeinsames Gesuch einzureichen ist.

<sup>3</sup> Das Gesuch für ein Projekt mit einem Investitionsvolumen von höchstens fünf Millionen Franken muss folgende Unterlagen enthalten:

- a. gegebenenfalls die Baubewilligung;
- b. den Kostenvoranschlag;
- c. Angaben über zugesicherte Beiträge von Kantonen oder Dritten sowie weitere Leistungen der öffentlichen Hand;
- d. die veranschlagte Transportmenge;
- e. einen Situationsplan.

<sup>4</sup> Das Gesuch für ein Projekt mit einem Investitionsvolumen von über fünf Millionen Franken muss folgende Unterlagen enthalten:

- a. die Unterlagen nach Absatz 3 Buchstaben b-e;
- b. den Nutzungsplan;
- c. eine Übersicht über die erwarteten Kosten und Erlöse des Betriebs der Anlage;
- d. die veranschlagte Kapazität der Anlage;
- e. die geplante Schienenanbindung;
- f. bei KV-Umschlagsanlagen und Hafenanlagen: die geplante Strassenanbindung.

<sup>5</sup> Das BAV kann bei Bedarf zusätzliche Unterlagen verlangen.

**Art. 11**      Zusicherung

<sup>1</sup> Das BAV sichert die Investitionsbeiträge mittels Verfügung zu. Es legt darin insbesondere den Beitragssatz, die anrechenbaren Kosten und den Höchstbetrag der Finanzhilfe fest.

<sup>2</sup> Übersteigen die Investitionsbeiträge fünf Millionen Franken, so entscheidet es im Einvernehmen mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung (EFV).

<sup>3</sup> Die Frist für den Baubeginn wird in der Regel auf drei Jahre nach Eintritt der Rechtskraft der Zusicherungsverfügung festgelegt. Die Beitragszusicherung verfällt, wenn die Gesuchstellerin nicht innerhalb der Frist mit dem Bau beginnt. Das BAV kann die Frist in begründeten Fällen um höchstens zwei Jahre verlängern.

<sup>4</sup> Nach dem Baubeginn werden keine Investitionsbeiträge mehr zugesichert, es sei denn, das BAV habe nach Eingang des Gesuchs um Finanzhilfe den vorzeitigen Baubeginn bewilligt.

**Art. 12** Auszahlung

<sup>1</sup> Das BAV veranlasst die Auszahlung der Investitionsbeiträge nach Prüfung der Schlussabrechnung.

<sup>2</sup> Auf Gesuch hin können Abschlagszahlungen von höchstens 80 Prozent der Investitionsbeiträge nach Baufortschritt und tatsächlichen Aufwendungen geleistet werden.

**Art. 13** Fälligkeit

Die Investitionsbeiträge werden sechs Monate nach der Einreichung der Schlussabrechnung beim BAV zur Auszahlung fällig.

**Art. 14** Rückforderung

<sup>1</sup> Das BAV fordert die Investitionsbeiträge vollständig zurück, wenn innerhalb von fünf Jahren nach Erhalt der Finanzhilfe die geförderte Anlage nicht benützt wird.

<sup>2</sup> Es fordert die Investitionsbeiträge anteilmässig zurück, wenn die geförderte Anlage endgültig nicht mehr benützt wird oder die vereinbarte Umschlags- oder Transportmenge nicht erreicht wird. Der rückzahlbare Betrag wird ausgehend von einer Lebensdauer der Anlage von 20 Jahren und der erreichten Umschlags- oder Transportmenge herabgesetzt.

<sup>3</sup> Das BAV fordert Investitionsbeiträge ganz oder teilweise zurück, wenn die geförderte Anlage nicht diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt wird.

<sup>4</sup> In Härtefällen kann es im Einvernehmen mit der EFV ganz oder teilweise auf eine Rückforderung verzichten.

<sup>5</sup> Rückzahlungen sind für die Bedürfnisse des Strassenverkehrs zu verwenden. Die Verwendung richtet sich nach Artikel 3 MinVG.

**3. Abschnitt: Betriebsbeiträge****Art. 15** Alpenquerender kombinierter Verkehr

<sup>1</sup> Im alpenquerenden kombinierten Verkehr gilt der Bund den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dritten die ungedeckten Kosten der von ihm bestellten Angebote ab, die effektiv erbracht worden sind.

<sup>2</sup> Das BAV legt die Fristen für die einzelnen Phasen des Bestellverfahrens sowie die maximalen Beitragssätze fest.

<sup>3</sup> Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dritte, die Anspruch auf Betriebsbeiträge erheben, reichen dem BAV jährlich eine Offerte ein.

<sup>4</sup> Die Offerte muss insbesondere folgende Angaben enthalten:

- a. die Anzahl Züge;
- b. die Anzahl Sendungen;
- c. zugesicherte Beiträge Dritter;

d. eine Planrechnung.

<sup>5</sup> Das BAV kann für den Transport von begleiteten Lastwagen eine mehrjährige Zeitspanne für das Bestellverfahren festlegen.

<sup>6</sup> Nimmt es eine Offerte an, so schliesst es mit der Leistungserbringerin eine Vereinbarung ab. Darin werden insbesondere das bestellte Angebot und die Höhe der Betriebsbeiträge sowie die Modalitäten der Zahlenmeldungen durch die Leistungserbringerin und der Auszahlung der Betriebsbeiträge festgelegt.

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

<sup>1</sup> Bestellt ein Kanton ein Angebot des Gütertransports auf der Schiene und ersucht er den Bund um Betriebsbeiträge, so umfasst das Gesuch:

- a. einen Entwurf der Angebotsvereinbarung;
- b. die Darstellung einer kantonalen Güterverkehrsstrategie oder eines Güterverkehrskonzepts;
- c. die beim Bund beantragte Fördersumme für die entsprechende Periode.

<sup>2</sup> Bestellt ein Kanton ein Angebot auf dem Netz der Schmalspurbahnen, so können die Betriebsbeiträge des Bundes bis zum prozentualen Anteil der Bundesbeteiligung nach Anhang 2 der Verordnung vom 11. November 2009<sup>6</sup> über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) erhöht werden.

<sup>3</sup> Das BAV schliesst gemeinsam mit dem Kanton eine Vereinbarung mit der Leistungserbringerin ab.

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

<sup>1</sup> Führen neue Angebote des Gütertransports auf der Schiene zu einer Entlastung des schweizerischen Strassennetzes, so kann sie der Bund auf Gesuch hin fördern, bis sie eigenwirtschaftlich erbracht werden können, längstens jedoch während drei Jahren.

<sup>2</sup> Ausgeschlossen ist die Förderung rein konjunkturell bedingter Mengensteigerungen.

<sup>3</sup> Die Gesuchstellerin reicht dem BAV ein Angebotskonzept und eine Wirtschaftlichkeitsrechnung für die ersten fünf Betriebsjahre ein. Sie führt darin aus, wie sie das Angebot nach spätestens drei Jahren eigenwirtschaftlich erbringen will.

<sup>4</sup> Der Betriebsbeitrag des Bundes an das neue Angebot orientiert sich am erwarteten Defizit in den ersten drei Betriebsjahren; er darf jedoch 50 Prozent der mit dem Angebot verbundenen Kosten nicht übersteigen.

<sup>5</sup> Unterschreiten die jährlichen effektiven Transportmengen des neuen Angebots die Mengen gemäss dem Gesuch um mehr als 20 Prozent, so kann der Betriebsbeitrag des Bundes gekürzt oder teilweise zurückgefordert werden. Der Anspruch auf Be-

<sup>6</sup> SR 745.16



triebsbeiträge verfällt vollständig mit der vorzeitigen Einstellung des neuen Angebots.

**Art. 18** Befristung der Betriebsbeiträge

<sup>1</sup> Die Betriebsbeiträge des Bundes für Leistungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr sind bis Ende 2026 befristet.<sup>7</sup>

<sup>2</sup> Der Bund kann sich bis Ende 2027 an Bestellungen der Kantone im Güterverkehr auf dem Schmal- und Normalspurnetz beteiligen.<sup>8</sup>

<sup>3</sup> Er kann neue Angebote des Gütertransports auf der Schiene längstens bis Ende 2027 fördern.

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

**Art. 19** Voraussetzungen

Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene können gewährt werden, wenn dadurch:

- a. Güter effizienter oder ressourcenschonender transportiert werden;
- b. Test- oder Pilotanwendungen gestärkt werden; oder
- c. die Migration auf neue technische Standards unterstützt und beschleunigt wird.

**Art. 20** Anrechenbare Kosten

<sup>1</sup> Anrechenbar sind insbesondere die Kosten der Projektierung, der Beschaffung und des mit dem Projekt verbundenen, unabdingbaren Eigenaufwands.

<sup>2</sup> Nicht anrechenbar sind die Kosten für:

- a. allgemeine Studien, Vorstudien und Machbarkeitsstudien;
- b. Grundlagenforschung im Zusammenhang mit technischen Neuerungen.

**Art. 21** Gesuch

<sup>1</sup> Das Gesuch um einen Investitionsbeitrag ist beim BAV einzureichen.

<sup>2</sup> Es muss folgende Unterlagen enthalten:

- a. eine umfassende Beschreibung der Neuerungen und ihres Nutzens für den Gütertransport auf der Schiene;

<sup>7</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Febr. 2020 (AS 2019 4379).

<sup>8</sup> Fassung gemäss Ziff. I der V vom 13. Nov. 2019, in Kraft seit 1. Febr. 2020 (AS 2019 4379).

- b. einen Kostenvoranschlag;
- c. Angaben über zugesicherte Beiträge der öffentlichen Hand und Dritter;
- d. den beantragten Bundesbeitrag und dessen Verteilung über die Jahre;
- e. einen Projektplan mit Zwischenzielen zur Erlangung der für die Neuerungen erforderlichen technischen und betrieblichen Zulassungen.

<sup>3</sup> Das BAV entscheidet nach Anhörung der Branche über das Gesuch.

<sup>4</sup> Es kann bei Bedarf weitere Unterlagen anfordern.

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

<sup>1</sup> Das BAV sichert den Investitionsbeitrag mittels Verfügung zu. Es legt darin insbesondere den Beitragssatz, die anrechenbaren Kosten und den Höchstbetrag der Finanzhilfe fest.

<sup>2</sup> Der Beitragssatz des Bundes beträgt unter Berücksichtigung des Eigeninteresses der Gesuchstellerin höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten.

<sup>3</sup> Für Projekte, die bereits auf der Basis anderer rechtlicher Grundlagen Beiträge der öffentlichen Hand zugesichert erhalten haben, werden keine Investitionsbeiträge nach Artikel 10 GüTG geleistet.

#### **Art. 23**           Berichterstattung

<sup>1</sup> Die Gesuchstellerin erstattet dem BAV Bericht über die Umsetzung der technischen Neuerung, die praktischen Resultate und den tatsächlichen Nutzen für den Gütertransport auf der Schiene.

<sup>2</sup> Die Inhalte des Berichts gelten nicht als Berufs-, Geschäfts- oder Fabrikationsgeheimnis im Sinne des Öffentlichkeitsgesetzes vom 17. Dezember 2004<sup>9</sup>.

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

#### **Art. 24**

<sup>1</sup> Leistet der Bund Investitions- und Betriebsbeiträge zur Förderung des Transports begleiteter Motorfahrzeuge (Autoverlad), so werden Investitionsbeiträge als unverzinsliche, rückzahlbare Darlehen oder als A-Fonds-perdu-Beiträge gewährt.

<sup>2</sup> Das Bestell- und Beitragsverfahren für die Ausrichtung der Betriebsbeiträge richtet sich nach den Artikeln 16–23 ARPV<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> SR 152.3

<sup>10</sup> SR 745.16

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

### **Art. 25** Anschlussgewährung

<sup>1</sup> Die Person, die ein Baugesuch für ein Anschlussgleis einreichen will, oder die zuständige Planungsbehörde fordert die betroffene Infrastrukturbetreiberin auf, sich zur Gewährung des Anschlusses zu äussern.

<sup>2</sup> Auf offener Strecke wird nur in begründeten Einzelfällen ein Anschluss gewährt.

### **Art. 26** Anschlussvertrag

Die Infrastrukturbetreiberin und der direkte Anschliesser vereinbaren in einem Anschlussvertrag die Aufgaben und Zuständigkeiten namentlich bezüglich Bau, Betrieb, Instandhaltung und Rückbau der Anschlussvorrichtung.

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

<sup>1</sup> Muss eine Anschlussvorrichtung geändert oder vorübergehend gesperrt werden, so muss die Infrastrukturbetreiberin dies dem Anschliesser ein Jahr im Voraus ankündigen. Der Anschlussvertrag ist entsprechend anzupassen.

<sup>2</sup> Die Infrastrukturbetreiberin muss dem Anschliesser unter Kündigung des Anschlussvertrages ein Jahr im Voraus schriftlich und begründet mitteilen, dass:

- a. die Anschlussvorrichtung zurückgebaut wird;
- b. die Anschlussvorrichtung nicht mehr benützt werden kann.

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

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin beteiligt sich nur an den Investitionskosten für Neubauten von Anschlussvorrichtungen, wenn die Voraussetzungen nach Artikel 5 Absätze 1 und 2 erfüllt sind.

<sup>2</sup> Wird die Anschlussvorrichtung auf Begehren des Anschliessers angepasst oder der Rückbau der Anschlussvorrichtung durch ihn verursacht, so trägt er die daraus entstehenden Kosten. Die Infrastrukturbetreiberin beteiligt sich an den Kosten, soweit ihr aus der Massnahme Vorteile erwachsen.

<sup>3</sup> Der Anschliesser hat sich an den Kosten der Infrastrukturbetreiberin für den Rückbau der Anschlussvorrichtung zu beteiligen, wenn die in Artikel 5 festgelegten oder vertraglich vereinbarten Verkehrsmengen nicht erreicht werden.

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

<sup>1</sup> Für die Planung und den Bau von Anschlussgleisen gelten die Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung.

<sup>2</sup> Die Bestimmungen über die Interoperabilität sind nicht anwendbar.

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

<sup>1</sup> Einer Prüfung durch das BAV nach Artikel 13 Absatz 2 GüTG unterliegen Gesuche für den Bau, die Änderung und den Rückbau von Anschlussgleisen. Dieser Prüfung unterliegen auch Baugesuche für Bauten und Anlagen über, unter und in der Nähe von Anschlussgleisen, sofern diese Bauten und Anlagen den sicheren Betrieb der Anschlussgleise beeinträchtigen könnten.

<sup>2</sup> Nicht dieser Prüfung unterliegen Baugesuche für Bauten und Anlagen nach Artikel 1a der Verordnung vom 2. Februar 2000<sup>11</sup> über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnen (VPVE).

<sup>3</sup> Die zur Prüfung einzureichenden Unterlagen bestimmen sich nach Artikel 3 Absätze 1 und 2 VPVE.

<sup>4</sup> Das BAV prüft die Unterlagen risikoorientiert mit Stichproben. Es kann Unterlagen selbst prüfen oder durch unabhängige Sachverständige prüfen lassen sowie von der Gesuchstellerin Nachweise und Prüfberichte Sachverständiger verlangen.

<sup>5</sup> Es teilt der Gesuchstellerin und der Leitbehörde das Prüfungsergebnis innerhalb von sechs Monaten ab dem Eingang der vollständigen Unterlagen mit.

**7. Abschnitt: Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen****Art. 31** Sicherheit

<sup>1</sup> Für den Betrieb und die Instandhaltung von Anschlussgleisen gelten die Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung.

<sup>2</sup> Für den Betrieb von Anschlussgleisen sind weder eine Sicherheitsgenehmigung noch eine Sicherheitsbescheinigung erforderlich.

**Art. 32** Betriebsbewilligung

<sup>1</sup> Die Erteilung der Betriebsbewilligung ist dem BAV spätestens drei Monate vor der geplanten Inbetriebnahme des Anschlussgleises zu beantragen. Für die einzureichenden Unterlagen gilt Artikel 8 der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983<sup>12</sup> (EBV).

<sup>2</sup> Das BAV kann die Bewilligung entziehen, wenn ein sicherer Betrieb des Anschlussgleises, insbesondere wegen mangelhaften Unterhalts, nicht mehr gewährleistet ist.

<sup>3</sup> Ist keine Betriebsbewilligung erforderlich, so kann das BAV jederzeit den Anschliesser zur Bestätigung der Rechtskonformität auffordern oder die Rechtskonformität der Anlage selbst überprüfen oder durch Sachverständige überprüfen lassen.

<sup>11</sup> SR 742.142.1

<sup>12</sup> SR 742.141.1

**Art. 33** Betriebsvorschriften

<sup>1</sup> Die Anschliesser müssen Betriebsvorschriften erlassen, die sowohl im Normalfall wie auch bei Störungen eine zuverlässige Durchführung des Eisenbahnbetriebs gewährleisten.

<sup>2</sup> Sie müssen darin insbesondere das Tragen der persönlichen Schutzausrüstung sowie die erforderlichen Massnahmen bei Ereignissen nach den Artikeln 15 und 16 der Verordnung vom 17. Dezember 2014<sup>13</sup> über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen vorschreiben.

<sup>3</sup> Anschliesser, die Fahrten selber durchführen, müssen die für einen sicheren Betrieb auf dem Anschlussgleis notwendigen Betriebsvorschriften erlassen.

<sup>4</sup> Die Anschliesser müssen ihre Betriebsvorschriften frühzeitig, spätestens aber drei Monate vor der beabsichtigten Inkraftsetzung, dem BAV als Grundlage für dessen Aufsichtstätigkeit zur Verfügung stellen. Betriebsvorschriften, die von den gestützt auf Artikel 17 Absatz 3 EBG<sup>14</sup> vom BAV erlassenen Fahrdienstvorschriften abweichen, sind spätestens drei Monate vor der beabsichtigten Inkraftsetzung dem BAV zur Genehmigung zu unterbreiten.

**Art. 34** Personal

<sup>1</sup> Die Anschliesser haben für die Leitung des Betriebs und die Instandhaltung ihrer Anlagen mindestens eine verantwortliche Person sowie eine zur Stellvertretung befugte Person zu ernennen.

<sup>2</sup> Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen dürfen nur entsprechend ausgebildetem Personal übertragen werden.

<sup>3</sup> Soweit die Sicherheit des Betriebs besondere Anforderungen stellt, haben die Anschliesser die Dienstkenntnisse und den Gesundheitszustand ihres Personals periodisch zu überprüfen.

<sup>4</sup> Für Personen, die auf Anschlussgleisen Triebfahrzeuge führen oder sicherheitsrelevante Tätigkeiten ausüben, gelten die gestützt auf die Verordnung vom 4. November 2009<sup>15</sup> über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich vom UVEK erlassenen Ausführungsbestimmungen.

**Art. 35** Fahrzeuge

<sup>1</sup> Für Fahrzeuge, die nur auf Anschlussgleisen verkehren, gelten die gestützt auf Artikel 81 EBV<sup>16</sup> vom UVEK erlassenen Ausführungsbestimmungen.

<sup>2</sup> Diese Fahrzeuge bedürfen keiner Betriebsbewilligung.

<sup>13</sup> SR 742.161

<sup>14</sup> SR 742.101

<sup>15</sup> SR 742.141.2

<sup>16</sup> SR 742.141.1

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

### **Art. 36**

<sup>1</sup> Das BAV kann Abweichungen von den technischen und betrieblichen sowie den Sicherheitsbestimmungen anordnen, um Gefahren für Menschen, Sachen oder wichtige Rechtsgüter abzuwenden.

<sup>2</sup> Es kann in Einzelfällen Abweichungen von den technischen und betrieblichen sowie den Sicherheitsbestimmungen bewilligen, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass:

- a. der gleiche Grad an Sicherheit gewährleistet ist; oder
- b. kein inakzeptables Risiko entsteht und alle verhältnismässigen risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden.

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

### **Art. 37**      Verantwortlichkeit

<sup>1</sup> Die Anschliesser sind für die vorschriftsgemässe Planung, den vorschriftsgemässen Bau, den sicheren Betrieb und die Instandhaltung der Anschlussgleise sowie ihrer Fahrzeuge verantwortlich.

<sup>2</sup> Sie müssen bestehende Bauten, Anlagen und Fahrzeuge neuen Erkenntnissen, veränderten Rahmenbedingungen oder geänderten Vorschriften anpassen, soweit es die Sicherheit erfordert.

<sup>3</sup> Bei elektrischen Anlagen gilt der Anschliesser als Betriebsinhaber im Sinne von Artikel 46 EBV<sup>17</sup>.

### **Art. 38**      Haftpflichtversicherung

<sup>1</sup> Die Anschliesser und Dritte, die das Anschlussgleis benützen, müssen sich bei einem in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmen oder einer von der Versicherungsaufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung versichern.

<sup>2</sup> Die Haftpflichtversicherung muss sich nach den Risiken des auf dem Anschlussgleis durchgeführten Verkehrs richten. Die Versicherungssumme muss mindestens 5 Millionen Franken je Unfallereignis für Personen- und Sachschaden betragen.

<sup>17</sup> SR 742.141.1

## 10. Abschnitt: Aufsicht über die Anschlussgleise

### Art. 39

<sup>1</sup> Das BAV führt zum Zweck seiner Aufsicht nach Artikel 22 Absätze 1 und 2 GüTG ein Verzeichnis der Anschlussgleise. Es erlässt eine Richtlinie über das Verzeichnis, insbesondere über die von den Anschliessern mitzuteilenden Angaben.

<sup>2</sup> Es führt im Rahmen seiner Aufsicht periodisch Erhebungen über den Umfang und den Betrieb von Anschlussgleisen durch.

<sup>3</sup> Es kann Aufsichtstätigkeiten Dritten übertragen.

## 11. Abschnitt: Schlussbestimmungen

### Art. 40           Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

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

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

<sup>1</sup> Über Gesuche um Investitionsbeiträge, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung eingereicht worden sind, wird nach dem bisherigen Recht entschieden.

<sup>2</sup> Die Finanzierung der Anschlussvorrichtungen, für die bei Inkrafttreten dieser Verordnung ein Vertrag zwischen Infrastrukturbetreiberin und Anschliesser besteht, richtet sich weiterhin nach diesem Vertrag.

<sup>3</sup> Bei Inkrafttreten dieser Verordnung bestehende Zusicherungsverfügungen bleiben nach bisherigem Recht gültig, sofern nicht nach neuem Recht Zusicherungen widerrufen oder Investitionsbeiträge zurückgefordert werden.

<sup>4</sup> Das Baubewilligungsverfahren für Anschlussgleise, für die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung ein Baugesuch hängig ist, richtet sich nach dem bisherigen Recht.

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

<sup>1</sup> Der Bund gilt den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dritten die ungedeckten Kosten der von ihm aufgrund altrechtlicher Vereinbarungen nach Artikel 27 Absatz 1 GüTG bestellten Angebote ab, die tatsächlich erbracht worden sind.

<sup>2</sup> Für das Bestellverfahren und die Offerte gilt Artikel 15 Absätze 2–4 und 6.

### Art. 43           Übergangsbestimmungen: Anschlussverträge

Bestehende Anschlussverträge sind innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung anzupassen.

**Art. 44** Inkrafttreten

<sup>1</sup> Diese Verordnung tritt unter Vorbehalt von Absatz 2 am 1. Juli 2016 in Kraft.

<sup>2</sup> Artikel 7 Absatz 3 Buchstabe b und Anhang Ziffer II 2 treten am 1. Januar 2017 in Kraft.



## **Aufhebung und Änderung anderer Erlasse**

### **I**

Folgende Erlasse werden aufgehoben:

1. Verordnung vom 4. November 2009<sup>18</sup> über die Förderung des Bahngüterverkehrs;
2. Verordnung vom 26. Februar 1992<sup>19</sup> über die Anschlussgleise;
3. Gütertransportverordnung vom 4. November 2009<sup>20</sup>.

### **II**

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

...<sup>21</sup>

<sup>18</sup> [AS 2009 5953]

<sup>19</sup> [AS 1992 573, 1994 10 Ziff. I 4, 2000 741 Art. 10 Ziff. 3, 2009 6013]

<sup>20</sup> [AS 2009 6025, 2012 6541 Anhang 3 Ziff. II 1]

<sup>21</sup> Die Änderungen können unter AS 2016 1859 eingesehen werden.

