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

Änderung vom

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom¹,
beschliesst:*

I

Das Gütertransportgesetz vom 25. September 2015² wird wie folgt geändert:

Art. 1 Gegenstand

Dieses Gesetz regelt:

- a. den Transport von Gütern auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser;
- b. den Bau, die Änderung und den Betrieb von Umschlags- und Verladeanlagen.

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;
- 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;

SR

¹ BBl 2023

² SR 742.41

- 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 Abs. 1 und 2 Bst. b und c

¹ Der Bund setzt Rahmenbedingungen für:

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

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

- b. Leistungsvereinbarungen über Angebote des EWLIV abschliessen;
- c. pauschale Beiträge für den Verlad von Gütern auf die Schiene und den Güterumschlag zwischen der Schiene und anderen Verkehrsträgern ausrichten.

³ SR 742.101

Art. 3 Sachüberschrift sowie Abs. 1 und 2 Bst. c - e, 3 und 5
Konzept für den Gütertransport

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

² Er legt darin die Grundlagen fest für die Entwicklung:

- c. der Umschlags- und Verladeanlagen;
- d. der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein;
- e. des Anschlusses der Umschlags- und Verladeanlagen, der Hafeninfrastruktur und der weiteren für den Gütertransport auf der Schiene bedeutenden Einrichtungen an das Strassennetz.

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

⁵ Die Kantone berücksichtigen das Konzept in ihrer Richtplanung.

Art. 3a Abs. 1 Einleitungssatz sowie Bst. c und d

¹ Die Akteure des Gütertransports auf der Schiene erarbeiten gemeinsam Leitlinien zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes. Die Leitlinien können insbesondere betreffen:

- c. die verbesserte Integration des Gütertransports auf der Schiene in die Logistikwirtschaft;
- d. die Entwicklung des EWLK.

Art. 4 Enteignung

Für den Bau von Umschlags- und Verladeanlagen kann das Enteignungsrecht nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930⁵ über die Enteignung geltend gemacht werden.

Art. 8 Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

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

⁴ SR 700

⁵ SR 711

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt zwischen 40 und 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. 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 Bemessung der Beiträge sind das Konzept für den Gütertransport sowie die verkehrs-, energie- und umweltpolitische Ziele des Bundes, die Sicherheit, wirtschaftliche Kriterien und die Vorteile Dritter 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.

⁷ Die Beiträge für KV-Umschlagsanlagen werden nur gewährt, wenn der diskriminierungsfreie Zugang zu diesen Anlagen sichergestellt 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.

⁹ Die Bundesversammlung bewilligt durch einfachen Bundesbeschluss die für die Investitionsbeiträge notwendigen mehrjährigen Verpflichtungskredite.

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

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

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

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

⁴ Die Betreiberin der Hafeninfrastuktur gewährt den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktural.

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 Infrastruktural 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 anrechenbaren 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

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 des Bundes darf die Höhe des Beitrags des Kantons nicht übersteigen.

³ Diese Beschränkung gilt nicht für ein bestelltes Angebot des Gütertransports auf Schmalspurstrecken.

Art. 9a Förderung des EWLV

¹ Der Bund kann den EWLV auf dem Normal- und dem Schmalspurnetz 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 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 zu ermöglichen;
- c. eine kostendeckende Erbringung der vereinbarten Leistungen zu ermöglichen.

⁶ Die Anbieterinnen gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Transportleistungen.

⁷ Sie treffen die nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWLK in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die Leistungserbringung untereinander zu Marktkonditionen.

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 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 werden zwischen dem Bund, vertreten durch das BAV, und den Betreibern der Umschlags- und Verladeanlagen in der 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 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.

⁴ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten der Förderung, insbesondere die Voraussetzungen, Fristen und Verfahren der Finanzierung sowie die Bemessung der Beiträge.

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.

Art. 12 Abs. 2

² Die Kantone legen diese Massnahmen in ihren Richtplänen fest.

Art. 13 Abs. 2

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

Art. 16 Abs. 3

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

Gliederungstitel vor Art. 19a

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 EBG⁶.

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.

Art. 22a Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen

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.

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

⁶ SR 742.101

- 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 Sachüberschrift sowie Abs. 3 und 4
Weitere Streitigkeiten*

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

⁴ Über Streitigkeiten nach Artikel 40a^{ter} Absatz 1 EBG entscheidet die RailCom.

*Art. 27
Aufgehoben*

Art. 28 Abs. 3

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

II

Die Änderung anderer Erlasse wird im Anhang geregelt.

III

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Änderung anderer Erlasse

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

1. Bundesgesetz vom 22. März 1985⁷ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel

Art. 18 Abs. 1 und 4

¹ Der Bund kann aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen Beiträge an die Kosten des Baus, der Erweiterung und der Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen nach Artikel 1a Buchstabe c des Gütertransportgesetzes vom 25. September 2015⁸ (GüTG) ausrichten sowie Investitions- und Betriebsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge auf Eisenbahnen leisten.

⁴ Die Artikel 8, 8a und 9 GüTG sind anwendbar.

2. Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957⁹

Art. 40^{ter} Abs. 1 Bst. d

¹ Die RailCom entscheidet über Streitigkeiten betreffend:

- d. den Zugang zu Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr, die vom Bund mitfinanziert wurden, sowie zur Hafeninfrastuktur für den Gütertransport auf dem Rhein;

Art. 49 Abs. 1

¹ Der Bund trägt unter Vorbehalt von Artikel 9c die Hauptlast der Finanzierung der Infrastruktur.

⁷ SR 725.116.2

⁸ SR 742.41

⁹ SR 742.101

Art. 62 Abs. 1 Bst. f und 2 Bst. g

¹ Zur Infrastruktur gehören alle Bauten, Anlagen und Einrichtungen, die im Rahmen des Netzzugangs gemeinsam benützt werden müssen, insbesondere:

- f. die öffentlichen Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen (Freiverladeanlagen);

² Zur Infrastruktur können auch Bauten, Anlagen und Einrichtungen gehören, die mit dem Betrieb der Infrastruktur verbunden sind, jedoch nicht Gegenstand des Netzzugangs sind. Dies sind insbesondere:

- g. Kräne und andere Umschlagsgeräte auf Freiverladeanlagen;