



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

Bundesamt für Verkehr, 20. Oktober 2015

Anpassung der Verordnungen zur Gesamtkonzeption des Güterverkehrs in der Fläche

Erläuternder Bericht für die Anhörung

Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage.....	3
2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen	6
2.1 Totalrevision der Gütertransportverordnung	6
2.2 Änderungen der Verordnung über die Gebühren und Abgaben des Bundesamtes für Verkehr (Gebührenverordnung BAV, GebV-BAV; 742.102)	29
2.3 Änderungen der Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen (531.40)	29
2.4 Änderungen der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV; 641.811)	30
2.5 Änderungen der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV; 741.622).....	31
2.6 Änderungen der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD; 742.412)	31
2.7 Gefahrgutumschliessungsverordnung (GGUV; 930.111.4)	31



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

1. Ausgangslage

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

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

Gegenstand dieser Anhörung

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

Des Weiteren erfolgen in diesem Rahmen Anpassungen an folgenden Verordnungen: Verordnung vom 25. November 1998 über die Gebühren und Abgaben des Bundesamtes für Verkehr (Gebührenverordnung BAV, GebV-BAV; 742.102); Verordnung vom 4. November 2009 über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen (531.40); Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV; 641.811); Verordnung vom 15. Juni 2013 über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse, Schiene und Gewässern (Gefahrgutbeauftragtenverordnung, GGBV; 741.622); Verordnung vom 31. Oktober 2012 über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD; 742.412); Verordnung vom 31. Oktober 2012 über das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung von Gefahrgutummschliessungen (Gefahrgutummschliessungsverordnung, GGUUV; 930.111.4).



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Übersicht über die Verordnungsanpassungen im Rahmen dieser Anhörung

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

	Verordnung	Kurzkommentar	Kapitel
1	Verordnung vom 4. November 2009 über die Förderung des Bahngüterverkehrs (BGFV); 740.12	Totalrevision; die 3 'alten' Verordnungen werden aufgehoben und deren Inhalt zu einer 'neuen' Gütertransportverordnung zusammengeführt.	2.1
2	Verordnung vom 26. Februar 1992 über die Anschlussgleise (AnGV; 742.141.51)		2.1
3	Verordnung vom 4. November 2009 über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GÜTV); 742.411		2.1
4	Verordnung vom 25. November 1998 über die Gebühren und Abgaben des Bundesamtes für Verkehr (Gebührenverordnung BAV, GebV-BAV; 742.102)	Anpassung der Formulierung, da neu das BAV keine Zusicherungsverfügung mehr macht. An der Höhe der Gebühren ändert sich nichts.	2.2
5	Verordnung vom 4. November 2009 über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen (531.40)	Anpassung im Ingress sowie Ersatz eines Ausdruckes in der ganzen Verordnung.	2.3
6	Verordnung vom 6. März 2000 über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabeverordnung, SVAV; 641.811)	Vollzugbehörde der SVAV ist die EZV. Weil es sich um politische Anpassungen im Kontext zur Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche handelt, werden in diesem Rahmen vom BAV Anpassungen vorgeschlagen.	2.4



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

7	Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV; 741.622)	Diese Verordnungen mit Bezug zu Gefahrgut stützen sich alle auf das 'alte' GÜTG. Da dieses totalrevidiert wird, muss im Ingress jeweils der neue GÜTG-Artikel stehen; z.T. werden auch kleine inhaltliche Anpassungen vorgenommen.	2.5
8	Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen (RSD; 742.412)		2.6
9	Verordnung über das Inverkehrbringen und die Marktüberwachung von Gefahrgutumschließungen (GGUV; 930.111.4)		2.7

Abgrenzung zu einer separat laufenden Anhörung des BAV zu den Netznutzungsplänen und zum Netznutzungskonzept

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

Da diese Verordnungsanpassungen einen teilweise anderen bzw. erweiterten Kreis betreffen (insbesondere auch Infrastrukturbetreiberinnen und konzessionierte Transportunternehmen), wird dazu eine separate Anhörung durchgeführt. Die beiden Geschäfte sollen aber, wenn immer möglich, zeitlich parallel durch den Prozess bis zur Inkraftsetzung geführt werden.

Grundlagen

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



2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

2.1 Totalrevision der Gütertransportverordnung

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

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

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

Sämtliche Bestimmungen sind mit dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union kompatibel.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

Die Verordnung enthält insbesondere die Ausführungsbestimmungen zum totalrevidierten Gütertransportgesetz.

Art. 2 Begriffe

lit. c.

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

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

Gleisanlagen können in fünf Kategorien eingeteilt werden:

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

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

Die Anschlussweiche wird im Gegensatz zur Schutzweiche neu zur Eisenbahninfrastruktur gezählt (vgl. Art. 27 Abs. 2 GüTG).

Art. 3 Transport gefährlicher Güter

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



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

2. Abschnitt: Investitionsbeiträge

Art. 4 Beiträge und Darlehen

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

Als objektive Beurteilung des Stellenwerts der Anlage im Ausland gilt deren Beitrag zum verkehrspolitisch relevanten Ziel der Verkehrsverlagerung nach GVVG¹. Entsprechend dieser Einordnung werden die Mittel in Form von unverzinslichen rückzahlbaren Darlehen, A-fonds-perdu-Beiträgen oder einer Kombination davon, gewährt.

Abs. 3

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

Mit der neuen Bestimmung erfolgt gleichzeitig die Möglichkeit, auch für A-fonds-perdu-Mittel ein Grundpfand oder eine Bankgarantie zu verlangen. Damit wird die Bedeutung bzw. das Interesse des Bundes an einem langfristigen und nachhaltigen Betrieb einer Anlage bekräftigt. Bankgarantien werden im Ausland nur von Banken mit einem Rating von AA oder höher akzeptiert und der Gerichtsstand muss jeweils Bern sein.

Abs. 4

Für die Hafenanlagen sind aufgrund ihrer - gegenüber den üblichen KV-Umschlagsanlagen oder Anschlussgleisen -, besonderen Einbettung in der Verkehrsinfrastruktur spezifische Regelungen angebracht. An den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr sind daher ausschliesslich unverzinsliche, bedingt rückzahlbare Darlehen möglich, was eine Abweichung vom Grundsatz nach Abs. 1 darstellt.

¹ Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene vom 19. Dezember 2008, GVVG, SR 740.1.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Statt einer Rückzahlung der Darlehen besteht die Möglichkeit, die Bundes-Darlehen in Eigenkapital umzuwandeln. Die Eidgenossenschaft würde so zur Miteigentümerin der Schweizerischen Rheinhäfen, was der nationalen Bedeutung der Hafeninfrastrukturen Rechnung tragen würde.

Art. 5 Voraussetzungen

Abs. 1

Die hier definierten Mindestmengen, welche über ein Anschlussgleis umgeschlagen werden müssen, damit dieses förderwürdig ist, entsprechen den aktuell geltenden Vorgaben gemäss Anschlussgleisverordnung. Die Höhe dieser Schwellenwerte hat sich bewährt. Um eine möglichst hohe Planungssicherheit zu gewährleisten, sollen sie weiterhin auf Verordnungsstufe beibehalten werden.

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

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

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

Abs. 2

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



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

bei Import-/Exportverkehren). Zugleich grenzt diese Formulierung ein, dass nur tatsächliche Umschläge zwischen Verkehrsmitteln und nicht Umschläge zu Lagerzwecken an die Umschlagsmenge angerechnet werden.

Abs. 3, 4

Die Grundsätze, wonach sich der Gesuchsteller mit eigenen Mitteln an der Investition beteiligen und auch den diskriminierungsfreien Zugang gewährleisten muss, entsprechen den bisher geltenden Verordnungsbestimmungen. Hingegen wird neu bei kleineren Projekten, die in der Regel vorwiegend unternehmensinternen Logistikprozessen dienen, eine Abweichung von der Diskriminierungsfreiheit möglich, was allerdings eine Kürzung der Finanzhilfe nach sich zieht.

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

Abs. 5

Investitionsprojekte in KV-Umschlagsanlagen, die nach bisherigem Recht bei der Ersterstellung bereits Bundesbeiträge erhalten haben, können im Rahmen von Erneuerungsprojekten nur restriktiv berücksichtigt werden. Diese Erneuerungskosten trägt grundsätzlich der Eigentümer der KV-Umschlagsanlage. Es ist nicht das Ziel, mit Bundesgeldern auch die übliche Instandhaltung der Anlagen zu gewährleisten. Wenn die Erneuerungen eine tatsächliche Leistungssteigerung bewirken, können jedoch ausnahmsweise Mittel gewährt werden.

Art. 6 Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs

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



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

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

Art. 7 Anrechenbare Kosten

Die anrechenbaren bzw. nicht anrechenbaren Kosten werden klar systematisiert.

Abs. 1

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

Abs. 2

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

Abs. 3

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

Abs. 4

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



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Abs. 5

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

Art. 8 Bemessung

Die maximalen Beiträge der Finanzhilfen sind im GÜTG festgelegt und werden hier zur Transparenz wiederholt.

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

Abs. 4

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

Art. 9 Prioritätenordnung

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



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Es folgen die im Konzept nach Art. 3 GÜTG enthaltenen bedeutenden Güterverkehrsanlagen, die in Abstimmung mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur erstellt werden. Danach der Bau und die Erweiterung von Anschlussgleisen und übrigen KV-Umschlagsanlagen und in letzter Priorität die Erneuerungsprojekte.

Art. 10 Gesuch

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

Dabei wird unterschieden zwischen Projekten mit einem Investitionsvolumen von 5 Millionen Franken (Absatz 3) und Projekten, welche über 5 Millionen Franken (Absatz 4) liegen. Mit den hier genannten Zahlen werden ausdrücklich die gesamten Investitionssummen bezeichnet, da der Betrag, welcher durch den Bund übernommen wird, erst nach Prüfung des Gesuchs ermittelt werden kann.

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

Art. 11 bis 13 Zusicherung, Auszahlung, Fälligkeit

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

Art. 14 Rückforderung

Abs. 1, 2

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

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

Die Finanzhilfen des Bundes werden geleistet, damit die entsprechenden Transporte langfristig auf dem Schienenweg durchgeführt werden. Daher ist es angezeigt, die Gelder zurückzufordern, sollten die Anlagen nicht mehr benützt werden. Im Gegensatz zu Absatz 1, welcher Fälle regelt in denen die



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Anlagen während der ersten 5 Jahre überhaupt nicht benützt wurden, werden in Absatz 2 Sachverhalte erfasst, die nach anfänglichem Betreiben der Anlage später aufgegeben werden.

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

Abs. 3

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

Abs. 4, 5

Entsprechen den bisherigen Bestimmungen.

3. Abschnitt: Betriebsbeiträge

Art. 15 Alpenquerender kombinierter Verkehr

Abs. 1-4, 6

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

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

Abs. 5

Die Möglichkeit einer mehrjährigen Zeitspanne für das Rola-Angebot (begleiteter Lastwagenverkehr) wird wegen der speziellen Marktsituation des Angebotes geschaffen, welches einen längeren Pla-



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

nungshorizont bedingt, als dies im Übrigen kombinierten Verkehr und im Einzelwagenladungsverkehr der Fall ist. Bei Investitionen in spezielles Rollmaterial existiert beispielsweise kein Second-hand-Markt für eine Weiterverwendung.

Art. 16 Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone

Abs. 1

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

In dieser Bestimmung werden die Einreichung und die erforderlichen Unterlagen für ein entsprechendes Gesuch definiert. Zentral ist, dass ein Beschluss des jeweiligen Kantons vorliegt, dass dieser den Schienengüterverkehr finanziell fördert.

Abs. 2

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

Abs. 3

Um den Präferenzen der Kantone entsprechen zu können, kann die Laufzeit der Vereinbarung ein oder zwei Jahre dauern, wobei bei zweijährigen Vereinbarungen für das zweite Jahr immer ein Budgetvorbehalt in die Vereinbarung aufgenommen wird.

Art. 17 Förderung neuer Angebote des Gütertransports auf der Schiene

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



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

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

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

Art. 18 Geltungsdauern der Betriebsbeiträge

Abs. 1

Da die Entrichtung der Betriebsbeiträge je nach Verkehrsart und Tatbestand unterschiedlich lange vorgesehen ist, enthält Absatz 1 - aus Transparenzgründen - die Aufzählung der einzelnen Fristen (Geltungsdauer), welche sich aus den gesetzlichen Grundlagen bzw. bei Bst. a aus der Befristung des aktuellen Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs² ergeben.

Abs. 2 und 3

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

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

Art. 19 Voraussetzungen

Im GÜTG wurde die Grundlage geschaffen, dass sich der Bund an technischen Neuerungen beteiligen kann. Um die Zielsetzungen des GÜTG zu erfüllen, werden Investitionsbeiträge für technische Neuerung nur gewährt, wenn in der Folge der Gütertransport effizienter oder ressourcenschonender erfolgen kann, im Rahmen von Test- oder Pilotanwendungen hierüber zusätzliche Erkenntnisse gewonnen werden müssen oder technische Migrationen zu neuen Standards, die unter den Branchenakteuren anerkannt sind und möglichst gemeinsam umgesetzt werden sollen, unterstützt und beschleunigt werden.

² BBI 2014 5407



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Art. 20 Anrechenbare Kosten

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

Art. 21 Gesuch

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

Abs. 3

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

Art. 22 Zusicherung

Abs. 2

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

Abs. 3

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

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

Art. 23

Dieser Artikel umschreibt die finanzielle Förderung des Autoverlads durch den Bund.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

6. Abschnitt: Anschlussgewährung, Planung und Bau von Anschlussgleisen

Art. 24 Anschlussgewährung

Diese Bestimmung kommt bei einem geplanten Neuanschluss zur Anwendung. Wann der Anschluss seitens der Infrastrukturbetreiberin gewährt werden muss, ergibt sich aus Art. 15 Abs. 1 und Abs. 2 GüTG, wobei Art. 24 Abs. 2 GüTV ergänzend festhält, dass auf offener Strecke in der Regel kein Anschluss gewährt wird. Der Rechtsschutz im Falle eines negativen Grundsatzentscheids bestimmt sich nach Art. 23 GüTG.

Art. 25 Anschlussvertrag

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

Art. 26 Änderung, Rückbau und vorübergehende Sperrung

Abs. 1

Art. 26 Abs. 1 GüTV schreibt vor, dass Änderungen an der Anschlussvorrichtung dem Anschliesser ein Jahr im Voraus anzukünden sind, womit es diesem ermöglicht wird, entsprechende Dispositionen zu treffen. Dies ist namentlich von Wichtigkeit, wenn der Anschluss an das Netz aufgrund der Arbeiten an der Anschlussvorrichtung vorübergehend nicht gewährleistet werden kann. Als Anpassung ist insbesondere auch die Erneuerung der Anschlussweiche zu verstehen. Explizit wird erwähnt, dass allfällige sich aufgrund der Änderung der Anschlussvorrichtung ergebende Änderungen im Anschlussvertrag zu regeln sind. Das BAV stellt im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit immer wieder fest, dass die Nachführung der Anschlussverträge vernachlässigt wird.

Abs. 2

Aus Gründen der Rechtssicherheit sollen die Auflösung des Anschlussvertrags und der Rückbau der Anschlussweiche Zug um Zug erfolgen. Die einjährige Kündigungsfrist ermöglicht es dem Anschliesser, die aufgrund des Verlusts des Gleisanschlusses notwendigen Massnahmen zu treffen.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Abs. 3

Art. 26 Abs. 3 GüTV erfasst beispielsweise Fälle, in denen die Anschlussweiche physisch zwar noch vorhanden, stellwerkseitig jedoch nicht mehr eingebunden / verschraubt ist und somit nicht mehr befahren werden kann. Ebenfalls denkbar sind Anpassungen an der Fahrleitung durch die anschlussgewährende Infrastrukturbetreiberin, die dem nur über elektrische Fahrzeuge verfügenden Anschliesser die Nutzung seiner Anlage faktisch verunmöglichen.

Abs. 4

Art. 26 Abs. 4 GüTV erfasst beispielsweise Fälle, in denen Bau- oder Unterhaltsarbeiten auf dem Netz der anschlussgewährenden Infrastrukturbetreiberin eine Bedienung von Anschlussgleisanlagen verunmöglichen.

Art. 27 Kostenbeteiligung des Anschliessers

Abs. 1 und 3

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

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

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

Abs. 2

Damit die Infrastrukturbetreiberin nicht oder nur anteilmässig für die Erneuerungskosten von Anschlussvorrichtungen ohne bzw. solche mit ungenügenden Mengen aufkommen müssen, besteht die Möglichkeit, dass der Anschliesser sich bei 'toten Anschlussgleisen' an den Kosten beteiligt. Damit soll auch verhindert werden, dass die Anschliesser eine für sie kostenlose Erneuerung der Anschlussvorrichtung erhalten, die dank dem Gleisanschluss zu einem Mehrwert ihres Grundstücks führen, ohne die Anlage auch wirklich mit dem förderwürdigen Volumen zu benutzen.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Art. 28 Grundsätze für Planung und Bau

Art. 14 Abs. 1 GüTG erklärt in Bezug auf Planung und Bau bzw. die Erneuerung von Anschlussgleisen nur die technischen und betrieblichen Bestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen für anwendbar. Der Entscheid hingegen, welche Sicherheitsbestimmungen zu berücksichtigen sind, wird an den Bundesrat delegiert (Art. 14 Abs. 3 GüTG). Gestützt auf diese Norm bestimmt Art. 28 Abs. 1 GüTV, dass auch die Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung (im Wesentlichen EBG, EBV³ und AB-EBV⁴) Gültigkeit haben.

Insbesondere sind in Bezug auf Anschlussgleise, die zwar nicht im rechtlichen, aber doch im technischen Sinn Eisenbahnanlagen darstellen, nebst den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen auch die anerkannten Regeln der Technik bzw. der Stand der Technik zu berücksichtigen, womit beispielsweise die RTE-Regelungen oder Schweizer Normen anwendbar sein können. Dies folgt auch aus Art. 37 GüTV, der die Anschliesser zu einer vorschriftsgemässen Planung und einem vorschriftsgemässen Bau verpflichtet, so dass ein sicherer Betrieb ihrer Anlagen möglich ist.

Art. 29 Baubewilligung; Prüfung des BAV

Abs. 1

Art. 29 Abs. 1 GüTV unterstellt nicht nur den Bau und die Änderung von Anschlussgleisen, zu denen gemäss der Begriffsdefinition auch die zugehörigen Anlagen zu rechnen sind, einer technischen Prüfung, sondern erfasst auch Bauten und Anlagen über, unter und in der Nähe von Anschlussgleisen, soweit diese den sicheren Betrieb der Anschlussgleise beeinträchtigen können.

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

³ Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV), SR 742.141.1

⁴ Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung, SR 742.141.11



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

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

Mit Art. 29 Abs. 1 GüTV wird die bisherige Praxis des BAV, das bei entsprechender Kenntnis auch Bauten über, unter sowie in unmittelbarer Nähe von Anschlussgleisen auf ihre Übereinstimmung mit den eisenbahnrechtlichen Sicherheitsbestimmungen überprüft hat, ausdrücklich auf eine rechtliche Grundlage gestellt.

Unter Art. 29 Abs. 1 GüTV fallen nebst dem bereits erwähnten Bau von Hallen beispielsweise die Errichtung von Gleistoren, Unterführungen, Zäunen oder Gebäuden, aber auch das Unterstossen des Bahnkörpers für den Leitungsbau oder die Errichtung von Bahnübergangsanlagen.

Abs. 2

Bauten und Anlagen gemäss dem Anhang der Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE)⁵, also Vorhaben von untergeordneter Sicherheitsrelevanz, sind hingegen von der Prüfung durch das BAV ausgenommen. Dies ist insofern sachgerecht, als dass die Risiken auf Anschlussgleisen aufgrund der regelmässig reduzierten Fahrgeschwindigkeit nicht mit jenen auf offener Strecke vergleichbar sind.

In Bezug auf den Rückbau von Anschlussvorrichtungen (vgl. lit. e Anhang VPVE) ist allerdings zu berücksichtigen, dass damit regelmässig ein Eingriff in die Stellwerksanlage der anschlussgewährenden Bahn verbunden ist, der je nach SIL-Level gemäss dem Leitfaden Sicherheitsnachweisführung Sicherungsanlagen einer Genehmigung bedarf. Aus diesen Gründen unterstellt Art. 29 Abs. 1 GüTV den Rückbau von Anschlussgleisen der Prüfung des BAV, soweit der Eingriff auf der Seite der Infrastrukturbetreiberin nicht ohnehin überwiegt und demzufolge ein eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren durchzuführen ist.

Abs. 3

Die Bestimmung von Art. 29 Abs. 3 verweist auf Art. 3 VPVE bzw. die zugehörige Richtlinie. Die Richtlinie des BAV zu Art. 3 VPVE enthält seit der Revision im Jahr 2013 einen Abschnitt über Anschlussgleise.

⁵ SR 742.141.1



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Abs. 4

Art. 29 Abs. 4 GüTV gibt im Wesentlichen Art. 17c EBG, Art. 2a EBV sowie Art. 6 Abs. 3 EBV wieder und stellt klar, dass die technische Prüfung des BAV auch in Bezug auf Anschlussgleisprojekte nicht umfassend, sondern stichprobenweise und risikoorientiert erfolgt. Gleichzeitig wird die gesetzliche Grundlage für die Prüfung durch Sachverständige geschaffen.

Abs. 5

Art. 29 Abs. 5 legt fest, dass sich die Frist für die Prüftätigkeit des BAV nicht nach den (unterschiedlichen) Vorgaben des kantonalen Rechts bestimmt. Die einheitliche Regelung der Behandlungsfrist dient der Planung der BAV-internen Abläufe. Die Sechsmonatsfrist beginnt, sobald die Gesuchunterlagen vollständig vorliegen, so dass diese der anschlussgewährenden Infrastrukturbetreiberin unterbreitet werden können (Art. 13 Abs. 3 GüTG).

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

7. Abschnitt: Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen

Art. 30 Sicherheit

Abs. 1

Art. 14 Abs. 1 GüTG erklärt bezüglich des Betriebs und der Instandhaltung von Anschlussgleisen nur die technischen und betrieblichen Bestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen für anwendbar. Der Bundesrat hat festzulegen, welche Sicherheitsbestimmungen zu berücksichtigen sind (Art. 14 Abs. 3 GüTG). Art. 30 Abs. 1 GüTV legt fest, dass auch die Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung (im Wesentlichen EBG, EBV, AB-EBV und FDV⁶) Gültigkeit haben.

⁶ Schweizerische Fahrdienstvorschriften, SR 742.173.001



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Abs. 2

Für den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur ist eine Sicherheitsgenehmigung erforderlich (Art. 5 Abs. 4 EBG). Die Sicherheitsgenehmigung umfasst die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems der Infrastrukturbetreiberin und die Zulassung der Vorkehrungen, die diese getroffen hat, um einen sicheren Betrieb auf ihren Strecken zu gewährleisten (Art. 8a Abs. 2 EBG). Das Gesuch der Infrastrukturbetreiberin um Erteilung oder Erneuerung einer Sicherheitsgenehmigung muss den Anforderungen nach Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 entsprechen (Art. 5a Abs. 1 EBV).

Wer Eisenbahnverkehr durchführen will, benötigt nebst einer Netzzugangsbewilligung eine Sicherheitsbescheinigung (Art. 8c Abs. 1 EBG). Die Sicherheitsbescheinigung umfasst die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems und die Zulassung der Vorkehrungen, die es getroffen hat, um einen sicheren Betrieb auf den zu befahrenden Strecken zu gewährleisten (Art. 8e Abs. 2 EBG). Das Gesuch um Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung muss den Anforderungen nach den Anhängen II und III der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 entsprechen (Art. 5b Abs. 1 EBV).

Diese Bestimmungen des EBG und der EBV gelten in Bezug auf Anschlussgleise nicht per se, da Anschlussgleise grundsätzlich nicht in den Anwendungsbereich des EBG fallen. Folglich ist für den Betrieb eines Anschlussgleises keine Sicherheitsbescheinigung notwendig; diese muss erst vorgewiesen werden, wenn über die Anschlussweiche hinaus, d.h. auf die Infrastruktur der anschlussgewährenden Infrastrukturbetreiberin gefahren wird und mithin die Bestimmungen des EBG anwendbar werden. Ebenso wenig ist für Fahrten auf einem Anschlussgleis eine Sicherheitsbescheinigung notwendig.

Um zu gewährleisten, dass seitens der Anschliesser die für einen sicheren Betrieb bzw. Verkehr notwendigen Massnahmen ergriffen werden, sollen die Vorgaben gemäss den Anhängen II und III der Verordnung (EU) Nr. 1158/2010 sowie der Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1169/2010 auch für Anschlussgleisanlagen gelten. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass Anschlussgleise regelmässig nicht dieselbe Komplexität wie Eisenbahninfrastrukturen aufweisen, womit an die Erarbeitung der notwendigen Unterlagen nicht die gleichen Anforderungen gestellt werden.

Bei Art. 30 Abs. 2 GüTV handelt es sich nicht um dynamische Verweise, so dass allfällige Änderungen der EU-Verordnungen nicht automatisch übernommen werden.

Art. 31 Betriebsbewilligung

Abs. 1

In seiner Stellungnahme zu Handen der kantonalen / kommunalen Baubewilligungsbehörde legt das BAV fest, ob eine Betriebsbewilligung erforderlich ist (Art. 13 Abs. 3 GÜTG). Das Gesuch um Erteilung



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

der Betriebsbewilligung ist dem BAV analog der bisherigen Regelung drei Monate vor der geplanten Inbetriebnahme der Anlage einzureichen. Die einzureichenden Unterlagen bestimmen sich nach den Vorgaben der EBV.

Abs. 2

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

Abs. 3

Verzichtet das BAV auf die Anordnung einer Betriebsbewilligung, gibt ihm Art. 31 Abs. 3 GüTV die Möglichkeit, die Umsetzung der in der Baubewilligung verfügten Auflagen vor Ort zu überprüfen bzw. durch einen Sachverständigen überprüfen zu lassen oder aber beim Anschliesser im Sinne einer Selbstdeklaration eine entsprechende Bestätigung einzuholen.

Art. 32 Betriebsvorschriften

Abs. 1 / Abs. 2

Art. 32 Abs. 1 und Abs. 2 GüTV stützen sich auf die FDV. In den beiden Absätzen wird festgelegt, welche Regelungen von den Anschliessern für den Betrieb ihrer Anlagen schriftlich erlassen werden müssen, wobei das Augenmerk dem Betrieb der Anlage gilt.

Art. 32 Abs. 2 hebt das Tragen der persönlichen Schutzausrüstung sowie das Treffen von Massnahmen bei Ereignissen nach Art. 15 und Art. 16 der Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen (VSZV)⁷ hervor, da das BAV im Rahmen seiner Überwachungstätigkeit bezüglich dieser Bereiche immer wieder Mängel feststellt.

Abs. 3

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

⁷ SR 742.161



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Abs. 4

Die Betriebsvorschriften sind dem BAV analog den Vorgaben im Eisenbahnbereich (vgl. Art. 12 Abs. 2 EBV) frühzeitig, in der Regel drei Monate vor Inkraftsetzung zur Verfügung zu stellen. Damit ist gewährleistet, dass das BAV bei einer Kontrolle vor Ort über die aktuellen Betriebsvorschriften verfügt. Abweichungen von den hoheitlichen Vorgaben, d.h. den FDV, bedürfen der Genehmigung durch das BAV (Art. 36 GüTV).

Das genaue Vorgehen ist in den AB-EBV sowie in der entsprechenden Richtlinie des BAV beschrieben.

Art. 33 Personal

Abs. 1 / Abs. 2 / Abs. 3

Art. 33 Abs. 1 bis 3 GüTV entsprechen im Wesentlichen Art. 14 EBV und sollen sicherstellen, dass für Bau, Betrieb und Unterhalt entsprechend befähigtes Personal verantwortlich zeichnet.

Abs. 4 / Abs. 5

Die Verordnung des UVEK über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen (VTE)⁸ richtet sich an Eisenbahnunternehmen, die dem EBG unterstehen, sowie an Unternehmen, die sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Eisenbahnbereich ausüben (Art. 2 VTE). Die Verordnung des UVEK über die Zulassung zu sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (ZSTEBV)⁹ hat denselben Geltungsbereich (Art. 2 ZSTEBV). Da es sich bei Anschlussgleisen zwar im technischen, nicht aber im rechtlichen Sinn um Eisenbahnanlagen im Sinne des EBG handelt, die VTE und die ZSTEBV jedoch auch auf Anschlussgleise angewendet werden sollen, braucht es entsprechende gesetzliche Grundlagen.

Art. 34 Fahrzeuge

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

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

⁸ SR 742.141.21

⁹ SR 742.141.22



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

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

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

Art. 35 Register

Abs. 1

Der Durchführungsbeschluss 2014/880/EU verpflichtet das BAV zur Führung eines Registers mit den für das Befahren einer Infrastruktur notwendigen Angaben. Das Infrastrukturregister ermöglicht einen automatischen Abgleich der Kompatibilität von Infrastruktur und Fahrzeug. Obwohl den Bestimmungen über die Interoperabilität beim Bau eines Anschlussgleises nicht Rechnung getragen werden muss, sind gemäss dem Durchführungsbeschluss auch Anschlussgleisanlagen im Register zu erfassen. Damit ist ein Abgleich nicht nur für das Eisenbahnnetz, sondern auch für Anschlussgleise möglich.

Es handelt es sich nicht um einen dynamischen Verweis, womit Änderungen des Durchführungsbeschlusses nicht automatisch ins Landesrecht übernommen werden.

Abs. 3

Durch die vom BAV zu erlassende Richtlinie wird gewährleistet, dass nicht mehr Daten erhoben werden, als nötig.

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

Art. 36

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

Ausnahmebewilligungen werden ausschliesslich dem Anschliesser nicht aber Dritten, die Anlagen an, unter oder über Anschlussgleisen zu erstellen beabsichtigen, erteilt. Der Anschliesser zeichnet für



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

seine Schieneninfrastruktur verantwortlich, womit durch ihn zu entscheiden ist, ob er Ausnahmen von den hoheitlichen Vorschriften beantragen will.

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

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

9. Abschnitt: Verantwortlichkeit bei Anschlussgleisen

Art. 37

Abs. 1 / Abs. 2

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

Abs. 3

Bei elektrifizierten Anschlussgleisen gilt der Anschliesser als Betriebsinhaber gemäss Art. 46 EBV, d.h. als verantwortlicher Betreiber einer elektrischen Anlage (vgl. Anhang Nr. 4 zu den AB-EBV zu Art. 81, Blatt Nr. 6 bzw. Art. 3 Ziff. 5 der Verordnung über elektrische Starkstromanlagen [Starkstromverordnung]¹⁰).

10. Abschnitt: Aufsicht über die Anschlussgleise

Art. 38

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

¹⁰ SR 734.2



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

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

11. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 39 Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

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

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

Art. 40 Übergangsbestimmungen: Baubewilligungen, Investitionsbeiträge, Zusicherungsverfügungen

Die Bestimmungen in Art. 40 GüTV umschreiben, welches Recht, das bisherige oder das neue, in der Übergangsphase zur Anwendung kommt.

Art. 41 Übergangsbestimmungen: Betriebsbeiträge im nicht alpenquerenden Güterverkehr auf der Schiene

Gestützt auf Artikel 27 Absatz 1 GüTG werden die altrechtlich bestellten Angebote im Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) und im nicht alpenquerenden KV noch während höchstens drei Jahren ab Inkrafttreten des GüTG abgegolten. Bis dahin erfolgt ein schrittweiser Abbau der Betriebsbeiträge. Die verschiedenen Anbieter sollen eigenverantwortlich handeln und schrittweise ein eigenwirtschaftliches Angebot erstellen. Für die verbleibende Zeitdauer (vgl. Art. 18 Abs. 1 Bst. b und c nGüTV) werden in dieser Bestimmung das Bestellverfahren mit Fristen, Offerteingaben und deren Inhalte bis zu den Vereinbarungen weitestgehend gemäss den aktuellen Verordnungsbestimmungen (Art. 13 ff. BGFV) beibehalten.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

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

Art. 44 Abs. 1

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

Art. 44 Abs. 2

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

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

Wegen der neuen gesetzlichen Grundlage werden der Ingress sowie der Verweis an den korrekten Artikel des Eisenbahngesetzes angepasst. Es folgt eine sprachliche Anpassung des Ausdruckes "nationale Sicherheitskooperation" durch "Sicherheitsverbund Schweiz". Der Sicherheitsverbund Schweiz SVS baut auf der bestehenden Kompetenzordnung zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden auf und dient der polizeilichen Gefahrenabwehr sowie zur Bewältigung von Katastrophen und Notlagen, indem die Mittel von Bund, Kantonen, Gemeinden und Dritten aufeinander abgestimmt und koordiniert werden. Die Abstimmung und Koordination erfolgt im Konsultations- und Koordinationsmechanismus (KKM). Der KKM SVS besteht aus der politischen Plattform, dem Delegierten des Bundes und der Kantone, der Geschäftsstelle und dem Steuerungsausschuss. Im KKM SVS sind alle Schlüsselstellen von Bund und Kantonen vertreten.



2.4 Änderungen der Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV; 641.811)

Der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft zur Vorlage Totalrevision des Gütertransportgesetzes vom 30. April 2014, dass er das Instrument der LSVA-Rückerstattung optimieren will. Entsprechende Änderungen betreffend die Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs werden in Art. 8 der SVAV vorgenommen.

Art. 8 Abs. 2

Entsprechend dem Wortlaut des Zweckartikels im Schwerverkehrsabgabegesetz, wonach die Rahmenbedingungen der Schiene im Transportmarkt verbessert und die Güter vermehrt mit der Bahn befördert werden sollen (Art. 1, Abs. 2 SVAG) werden die Bestimmungen in Artikel 8 Absatz 2 der SVAV angepasst. Der Zweckartikel betrifft auch den Transport der Container zu bzw. von den Rheinhäfen: Die Weiterverteilung der Container ab den Rheinhäfen soll für Güter mit Zielort mit grösserer Entfernung zu Basel möglichst auf der Schiene erfolgen und der Vor-/Nachlauf auf der Strasse damit so kurz als möglich gehalten werden. Um Fehlanreize zu verhindern, sind daher in Zukunft Strassenverkehre im Vor- und Nachlauf zur Rheinschiffahrt nur noch rückerstattungsberechtigt, wenn die Container via Schiene zu bzw. von den Rheinhäfen transportiert werden. Erfolgt der Umschlag dagegen direkt von der Strasse auf das Schiff, so sind keine LSVA-Rückerstattungen mehr vorgesehen.

Von der LSVA-Rückerstattung ausgeschlossen werden mit der Neuformulierung in Abs. 2 auch sämtliche Verkehre zu KV-Umschlagsanlagen im grenznahen Ausland, unabhängig von deren Distanz zur Grenze. Dies hat namentlich für das auf deutschem Gebiet liegende Terminal Weil am Rhein eine Praxisänderung zur Folge. Diese Anpassung entspricht dem Anliegen aus der Motion 15.3627 Janiak. Der Bundesrat beantragt dem Parlament die Motion zur Annahme. Die Beratung der Motion im Parlament erfolgt voraussichtlich zeitgleich zu dieser Anhörung.

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

Schliesslich werden auch die bisherigen Rückerstattungs-Sätze - begründet durch die seit Einführung der LSVA und der Rückerstattung realisierten Effizienzsteigerungen entlang der Transportkette im kombinierten Verkehr - um 10 Prozent gekürzt.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Art. 9

Aufgrund der Anpassungen im vorangehenden Artikel 8 betreffend den Ausschluss der Rückerstattungsberechtigung des Umschlags Strasse-Schiff und der Mindestlänge wird auch Artikel 9 entsprechend angepasst.

Art. 10

Zur Anpassung dieses Artikels hat die EZV bereits eine Anhörung durchgeführt. Die Bestimmung soll entsprechend angepasst werden.

2.5 Änderungen der Gefahrgutbeauftragtenverordnung (GGBV; 741.622)

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

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

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

2.7 Gefahrgutumschliessungsverordnung (GGUV; 930.111.4)

Der Ingress wird aufgrund der neuen gesetzlichen Grundlage angepasst.

Art. 2

Der Absatz a. wird mit dem Begriff "Druckgefässe" ergänzt, da er sich als lückenhaft erwiesen hat.

Die Referenzen im Absatz b. 1. werden an die geltenden Vorschriften angepasst. Ein neuer Absatz b1^{bis} wird eingeführt, da diese Umschliessungen in der bisherigen GGUV nicht klar definiert waren.



Aktenzeichen: BAV-011-00001/00003/00001/00004/00001/00001

Art. 15

Der bisherige Absatz 2 wird zu Absatz 3. Im neuen Absatz 2 wird festgelegt, dass die Bereiche und Verfahren der Konformitätsbewertungsstellen durch das UVEK festgelegt werden.

Art. 26 Abs. 2

Mit dem neuen Absatz 2 wird eine klare rechtliche Grundlage für den Erlass von Richtlinien durch das BAV geschaffen.

Anhang 1:

Ziffer 1 Tabelle 1

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

Ziffer 2

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

Ziffer 2 Tabelle 2

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

Ziffer 3 und 4 bleiben unverändert.

Ziffer 5

Bisher bestand Unklarheit darüber, dass das BAV die Periodizität der Überwachungstätigkeiten festlegen kann. Mit der neuen Ziffer 5 wird diese Unklarheit beseitigt.