



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**

November 2025

---

# **Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen; Umsetzung auf Verordnungsstufe (Totalrevision der Gütertransportverordnung und weitere Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport)**

## **Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung**

---

## Inhalt

|          |                                                       |           |
|----------|-------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Ausgangslage.....</b>                              | <b>3</b>  |
| 1.1      | Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage .....         | 3         |
| 1.2      | Ablauf und Adressaten .....                           | 3         |
| 1.3      | Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden ..... | 3         |
| 1.4      | Expliziter Verzicht auf eine Stellungnahme .....      | 3         |
| <b>2</b> | <b>Auswertung der Stellungnahmen.....</b>             | <b>5</b>  |
| 2.1      | Beurteilung der Vorlage als Ganzes .....              | 5         |
| 2.2      | Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der GüTV .....    | 7         |
| <b>3</b> | <b>Anhang / Annexe / Allegato.....</b>                | <b>15</b> |
| 3.1      | Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden .....          | 15        |

1 Ausgangslage

1.1 Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage

Der Bundesrat hat am 21. März 2025 die Totalrevision des Güterverkehrsgesetzes verabschiedet. Diese Revision ermöglicht die Umsetzung von Instrumenten zur finanziellen Förderung des Güterverkehrs.

Zur Umsetzung auf Verordnungsstufe der Totalrevision des Bundesgesetzes über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen hat der Bundesrat am 30. April 2025 bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren zu einer Totalrevision des Gütertransportverordnung und weiteren Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport eröffnet.

1.2 Ablauf und Adressaten

Die Vernehmlassung dauerte vom 30. April 2025 bis zum 12. August 2025. Dabei wurden 149 Adressatinnen und Adressaten zur Teilnahme eingeladen. Insgesamt sind 77 Stellungnahmen eingetroffen. Dieser Bericht fasst die zentralen Punkte der Stellungnahmen zusammen; dabei erhebt er keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Bei Abweichungen oder Unklarheiten gelten ausschliesslich die auf der Website der Bundeskanzlei (BK) veröffentlichten offiziellen [Stellungnahmen](#). Zu den Adressatinnen und Adressaten der Vernehmlassung zählten u. a. die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die Dachverbände der Wirtschaft, diverse Unternehmen sowie eine Vielzahl weiterer Organisationen (Verbände, Verkehrsunternehmen, interessierte Kreise).

1.3 Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden

Eingeladen waren insgesamt 149 Adressaten. Es sind 77 Stellungnahmen eingegangen:

|                                                                         | Adressaten | Antwortende | Davon expliziter Verzicht auf inhaltliche Stellungnahme |
|-------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|---------------------------------------------------------|
| Kantone und KdK                                                         | 27         | 26          | 8                                                       |
| Politische Parteien                                                     | 10         | 5           | 1                                                       |
| Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete | 3          | 1           |                                                         |
| Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft                        | 8          | 3           | 1                                                       |
| Organisationen                                                          | 101        | 32          | 2                                                       |
| Total                                                                   | 149        | 77          | 12                                                      |

1.4 Expliziter Verzicht auf eine Stellungnahme

|                               |
|-------------------------------|
| Kanton Appenzell Ausserrhoden |
| Kanton Glarus                 |
| Kanton Neuenburg              |
| Kanton Nidwalden              |
| Kanton Obwalden               |
| Kanton Schaffhausen           |
| Kanton Solothurn              |
| Kanton Uri                    |

|                                                     |
|-----------------------------------------------------|
| Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS          |
| Schweizerischer Arbeitgeberverband SAV              |
| Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK |
| Vereinigung Kantonalen Gebäudeversicherungen VKG    |

## 2 Auswertung der Stellungnahmen

### 2.1 Beurteilung der Vorlage als Ganzes

Die Totalrevision der Gütertransportverordnung und die weiteren Verordnungsänderungen im Bereich Gütertransport streben klarere Zuständigkeiten und effizientere Verfahren insbesondere bei der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen für Umschlags- und Verladeanlagen, für die neu eingeführte Entrichtung von Umschlags- und Verladebeiträgen, für Investitionsbeiträge in technische Neuerungen sowie für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung an. Mit diesen Anpassungen werden die vom Parlament beschlossenen Massnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs, der Binnenschifffahrt und der multimodalen Logistikketten konkretisiert.

Die Vorlage erfährt in der Vernehmlassung insgesamt eine breite Unterstützung. Dies gilt sowohl für die Kantone als auch für Verbände, Unternehmen und politische Parteien.

Zustimmend äusserten sich namentlich die achtzehn **Kantone** Zürich, Bern, Luzern, Schwyz, Zug, Freiburg, Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Appenzell Innerrhoden, St. Gallen, Graubünden, Aargau, Thurgau, Tessin, Waadt, Wallis, Genf und Jura. Auf eine Stellungnahme verzichteten Appenzell Ausserrhoden, Glarus, Nidwalden, Obwalden, Schaffhausen, Solothurn, Uri und Neuenburg.

Die inhaltlichen Rückmeldungen der Kantone konzentrieren sich auf die praxistaugliche Ausgestaltung der Förderinstrumente, die Gleichbehandlung bestimmter Anlagen, die finanzielle Unterlegung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) sowie auf Fragen der Verhältnismässigkeit und Planungssicherheit. Der Kanton Basel-Stadt als Standort der Güterschifffahrt auf dem Rhein begrüsst die Gleichstellung des Binnenschiffsgüterverkehrs mit dem Schienengüterverkehr und verlangt eine Präzisierung für die Anlagen der Hafenwirtschaft am öffentlichen Netz der Hafenbahn sowie entsprechende Anpassungen bei den Umschlags- und Verladebeiträgen. Zugleich wird eine transparente Darstellung der Mittelflüsse zwischen LSVA, BIF und Bundeshaushalt eingefordert. Der Kanton Aargau unterstreicht die Notwendigkeit einer ausreichenden Finanzierung der entsprechenden Finanzierungsinstrumente. Um die rechtzeitige Bereitstellung der Anlagen sicherzustellen, müssen die Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen entsprechend dotiert sein. Zudem fordert der Kanton Aargau eine Klarstellung, dass Investitionsbeiträge an KV-Anlagen im Ausland nur dann gewährt werden, wenn ein klarer Nutzen für die Verlagerung innerhalb der Schweiz besteht. Der Kanton Bern hebt den diskriminierungs-freien Zugang zum Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) nach Artikel 6 positiv hervor und befürwortet die unbefristete Weiterführung der Bundesbeteiligung am Gütertransport auf dem Schmalspurnetz gemäss Artikel 35. Der Kanton Freiburg unterstützt die Stärkung der Verlagerungsanreize und der Verfahrenseffizienz, regt jedoch niedrigere Mindestmengen für Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen an, mahnt die Zugänglichkeit für KMU an, verlangt eine bessere interkantonale und grenzüberschreitende Koordination und ersucht um eine Bestandsaufnahme zur Stabilität des BIF. Der Kanton Genf befürwortet die Vorlage weitgehend, ersucht bei Investitionsbeiträgen um Klarheit, dass kantonale oder kommunale Zusatzförderungen die Bundesbeiträge nicht schmälern, verlangt eine Präzisierung der Verhältnismässigkeit bei Rückerstattungen und beantragt, den Begriff des «Schiffahrtsunternehmens» zu schärfen oder zu streichen, damit technische Innovationen unabhängig von der Betreiberform unterstützt werden können. Der Kanton Zürich begrüsst die gesetzesgetreue Konkretisierung, befürwortet die Betriebspflicht von Anschlussgleisanlagen über 20 Jahre ausdrücklich und erachtet – im Lichte der Botschaft – einen Beitrag von 40 Franken pro Wagen ohne mengenmässige Obergrenze als erforderlich; bei der DAK-Förderung unterstützt Zürich die Variante mit abgestuften Fördersätzen. Der Kanton Waadt schlägt zur Rechtssicherheit u. a. eine feste Mindestbeteiligung von 20 Prozent vor, da die in Artikel 4 Absatz 1 vorgesehene unbestimmte Umschreibung der angemessenen Beteiligung an Investitionsbeiträgen sonst zu Planungsunsicherheiten für Begünstigte und Behörden führt, lehnt eine jährliche Obergrenze bei den Umladebeiträgen ab und beantragt, den Beitrag von 40 Franken beizubehalten; die vorgesehene Mindestschwelle beim Verlagerungsbeitrag soll entfallen, um Wettbewerbsverzerrungen zulasten kleiner Akteure zu vermeiden. Der Kanton Tessin stimmt grundsätzlich zu, äussert jedoch angesichts strategischer Entscheide von SBB Cargo Zweifel an der Wirksamkeit der Anreize und bevorzugt für Artikel 14 die Variante ohne mengenmässige Begrenzung. Der Kanton Jura

begrüssst die Bundesbeteiligung nach Artikel 35 und befürwortet für die Artikel 14 und 15 die Lösung mit achttausend Wagen und 40 Franken pro Wagen, die für Standorte mit geringeren Volumen sachgerechter sei. Der Kanton Graubünden beantragt, bei der digitalen automatischen Kupplung (DAK) auch Wagen vor Jahrgang 1995 zu fördern, die Bundesbeteiligung an kantonalen Bestellungen im Güterverkehr pro rata fest zu verankern sowie für Schmalspurbahnen einen Beitrag von 40 Franken pro empfangenem oder versendetem Wagen ohne einschränkende Vorgaben für Umschlagsplätze vorzusehen; der Kanton schliesst sich zudem der positiven Stellungnahme der Vereinigung der Schifffahrtsämter an. Der Kanton Appenzell Innerrhoden unterstützt die sicherheitsrechtliche Prüfung von Baugesuchen in der Nähe von Anschlussgleisen durch das BAV. Die Kantone Schwyz, Thurgau, Wallis, Luzern und Zug stimmten der Vorlage zu, ohne darüber hinausgehende Bemerkungen oder Anträge einzubringen.

Von den **politischen Parteien** haben Die Mitte, FDP, Die Liberalen, Grüne Schweiz und SVP Stellung genommen. Während die Mitte, FDP und Grüne die Vorlage befürworten – teils mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen –, lehnt die SVP den Entwurf ab. Die Mitte begrüsst alle Massnahmen, die den Gütertransport stärker multimodal ausrichten und die Umsetzung der Alpeninitiative voranbringen. Sie fordert jedoch eine Evaluation der Wirksamkeit der Instrumente nach einigen Jahren. Die FDP betont die Notwendigkeit technologieneutraler und marktkonformer Anreizstrukturen und lehnt Eingriffe ab, die zu Wettbewerbsverzerrungen führen könnten. Die Grünen unterstreichen die Dringlichkeit der Massnahmen angesichts aktueller Rückzugsankündigungen im Schienengüterverkehr und verlangen eine noch konsequentere Ausrichtung auf die Klima- und Verlagerungsziele. Die SVP kritisiert insbesondere die Schaffung neuer Subventionstatbestände sowie die ausschliessliche Prüfung der Vereinbarkeit mit dem geltenden Landverkehrsabkommen, ohne das vom Bundesrat angestrebte neue Abkommen mit der EU zu berücksichtigen.

Auch von Seiten der **Verbände** wird die Vorlage mehrheitlich positiv aufgenommen. Der Schweizerische Städteverband unterstützt die Revision ausdrücklich, da sie den Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) stärkt und die Einführung der digitalen automatischen Kupplung ermöglicht. Economiesuisse betont die Bedeutung einer eigenwirtschaftlichen Perspektive des Schienengüterverkehrs und warnt vor Rückverlagerungstendenzen auf die Strasse, sieht aber in der Vorlage die richtigen Schwerpunkte. Der Schweizerische Gewerbeverband erkennt die Notwendigkeit von Investitionen an, verweist aber auf finanzpolitische Bedenken und fordert eine stärkere Integration zwischen Strassen- und Schienengüterverkehr.

Von den betroffenen Transportunternehmen und weiteren **Organisationen** gingen insgesamt über dreissig materielle Stellungnahmen ein. SBB, BLS, VAP, VöV, RailCare, Swissterminal, Swissmill, ASTAG, Migros und weitere unterstützen grundsätzlich die Vorschläge des Bundesrats, regen jedoch Präzisierungen in einzelnen Bestimmungen an. Dabei steht insbesondere die praxistaugliche Umsetzung der neuen Förderinstrumente im Vordergrund.

Die Vorlage wird in der Vernehmlassung insgesamt als kohärent, notwendig und sachgerecht beurteilt. Besonders begrüsst werden die Stärkung der Verlagerungsanreize, die Einführung klarer und effizienter Verfahren bei den Investitionsbeiträgen, die Förderung technischer Innovationen wie der digitalen automatischen Kupplung sowie die Weiterführung der Bundesbeteiligung an den Schmalspurbahnen. Kritisch hinterfragt werden vor allem die langfristige Finanzierungsarchitektur und mögliche Belastungen der Kantone sowie die Marktkonformität einzelner Förderinstrumente. Gleichwohl zeigt die breite Unterstützung, dass die Totalrevision der GüTV die Grundlage für eine nachhaltige Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen bildet.

## **2.2 Stellungnahme zu einzelnen Artikeln der GüTV**

### **1. Abschnitt Allgemeine Bestimmungen, Investitionsbeiträge und andere Beiträge (Art. 1 bis 12 nGüTV)**

#### **1. Anwendungsbereich und Investitionsbeiträge**

Mehrere Wirtschaftsverbände, darunter *economiesuisse*, *bauenschweiz*, *scienceindustries* und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), befürworten eine klare Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Anschlussgleise sowie den unterirdischen Gütertransport. Sie schlagen vor, Investitionsbeiträge auch für Direktanschlüsse an den unterirdischen Gütertransport, digitale Kupplungstechnologien und klimafreundliche Fahrzeuge vorzusehen. Diese Ergänzungen sollen Rechtssicherheit schaffen und die Gleichbehandlung verschiedener Verkehrsträger gewährleisten. Demgegenüber mahnt der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) an, dass eine Fokussierung auf einzelne technische Neuerungen wie die digitale Kupplung zu zusätzlichen Kosten und organisatorischen Risiken führen könne.

Bezüglich Investitionsbeiträgen für Umschlagsanlagen wird von den Kantonen Aargau, Waadt und Genf sowie von den Verbänden Schweizerischer Städteverband und *economiesuisse* eine klare Definition der Förderfähigkeit gefordert. Gleichzeitig wird von *auto-schweiz* (VSAI) Obergrenzen für Beiträge vorgeschlagen, um die Tragfähigkeit von Geschäftsmodellen zu gewährleisten.

#### **2. Gleichbehandlung öffentlicher und privater Infrastrukturen**

Ein breit abgestütztes Anliegen betrifft die Gleichbehandlung von Anlagen an öffentlichen Bahnanlagen. Der Kanton Basel-Stadt, der Schweizerische Städteverband, die Schweizerischen Rheinhäfen und die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) verlangen, dass öffentliche Infrastrukturen denselben förderrechtlichen Anforderungen unterliegen wie private Anschlussgleise und Freiverladeanlagen. Dies soll sowohl bei Investitionsbeiträgen als auch bei der Berechnung der Eigenbeteiligung berücksichtigt werden. Der Kanton Genf betont, dass kantonale oder kommunale Zuschüsse nicht automatisch den Bundesanteil reduzieren sollten, während andere eine klare Lastenverteilung mit Eigenmittelanteilen der Investitionskosten fordern.

#### **3. Mindestmengen und Förderkriterien bei Neubau- und Erweiterungsprojekte ab fünf Millionen Franken**

Die Höhe der Mindestmengen für die Beitragsfähigkeit wurde vielfach kritisiert. Der Kanton Freiburg befürchtet Nachteile für kleinere und mittlere Unternehmen und fordert eine Anpassung der Schwellenwerte sowie praktikable Verfahren für KMU. Die SBB und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) empfehlen, Mindestmengen unabhängig vom Investitionsvolumen anzusetzen und temporäre Anschlussgleise von der Förderung auszunehmen.

#### **4. Diskriminierungsfreier Zugang**

Der diskriminierungsfreie Zugang wird kontrovers diskutiert. Während *economiesuisse*, *scienceindustries* und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) die Befreiung von reinen Anschlussgleisen befürworten, setzen sich der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die Alpen-Initiative / Pro Alps sowie der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) für uneingeschränkten Zugang bei allen geförderten Anlagen ein. Die RailCom empfiehlt, die Zugangsregelungen für Hafen- und Freiverladeanlagen klar in der Verordnung zu verankern. Damit soll sichergestellt werden, dass die Rahmenbedingungen für den diskriminierungsfreien Zugang eindeutig und rechtssicher definiert sind. Konkret fordert die RailCom, den diskriminierungsfreien Zugang zu Gleisanlagen der vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen und der Hafeninfrastruktur auf Verordnungsstufe zu regeln und nicht in einzelnen Vereinbarungen, sowie sicherzustellen, dass auch Freiverladeanlagen weiterhin dem freien Netzzugang unterliegen. Ausser-

dem sollen Änderungen in Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe b NZV ausschliesslich für den Güterverkehr gelten und nicht auf den Personenverkehr ausgedehnt werden. Der Kanton Bern begrüsst ausdrücklich den diskriminierungsfreien Zugang zur Zustellung auf die «letzte Meile». Economiesuisse und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) befürworten grundsätzlich Artikel 6, fordern jedoch eine schlanke Ausgestaltung der Publikationspflicht in Artikel 6 Buchstabe c, um unnötigen administrativen Aufwand zu vermeiden. Demgegenüber beantragen RailCare, die SBB und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) eine Vereinfachung. Der Zwecksatz, der den diskriminierungsfreien Zugang einschliesslich der Preisfestlegung regelt, solle beibehalten werden, während die detaillierten Pflichten in den Buchstaben a bis c gestrichen werden sollten, da sie Aufwand und Komplexität unverhältnismässig erhöhen.

## 5. Anrechenbare Kosten und Beitragshöhe

Economiesuisse, bauenschweiz und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) schlagen vor, in Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe d auch den Unterhalt von Anlagen zum Direktanschluss an den unterirdischen Gütertransport als anrechenbar auszuweisen, analog zu den bestehenden Regelungen für Anschlussgleise. Die BLS empfiehlt, Planungs- und Projektierungskosten je nach Vorhaben und Komplexität als anrechenbar zu belassen. Die SBB, unterstützt vom Verband öffentlicher Verkehr (VöV), beantragt, einen neuen Absatz 4 einzuführen, wonach Studien- und Projektierungskosten zunächst von den Anschliessern vorzufinanzieren und während der Realisierung von der Infrastrukturbetreiberin rückvergütet werden. Ziel sei es, die Anrechenbarkeit der Kosten transparent und praxisgerecht zu regeln. Auto-schweiz (VSAI) schlägt vor, die Förderquote auf maximal ein Drittel der Investitionskosten zu begrenzen, während Swissterminal für Neubauten oder Erweiterungen über fünf Millionen Franken eine differenzierte Regelung fordert, die Transportmenge, Auslastung und verkehrspolitische Relevanz berücksichtigt. Swissterminal fordert zudem, Landerwerb und interne Transaktionen klar zu regeln, um Marktverzerrungen zu vermeiden.

## 6. Vereinbarungen, Rückforderungen und Langfristigkeit

Die Verbindlichkeit der Vereinbarungen über Mindestbetriebsdauer und Transportmengen wird als zentral für die Rechtssicherheit und Vermeidung von Fehlinvestitionen erachtet. Auto-schweiz (VSAI) plädiert für klare Rückforderungsklauseln, die Unterschreitungen der Mindestvertragsdauer abdecken und mit Artikel 12 koordinierbar sein sollen. Ebenso fordern der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und die Alpen-Initiative / Pro Alps sowie der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (VSLF) eine wirksame Rückzahlung bei Nichterreichen vereinbarter Mengen und eine aktive Rolle des Bundes bei Besitzerwechseln unterstützter Verladeanlagen, um Anschlusslösungen zu sichern und wirtschaftliche Anreize für Betriebseinstellungen zu minimieren.

## 2. Abschnitt: Umschlags- und Verladebeiträge (Art. 13 bis 17 nGüTV)

### 1. Empfänger der Beiträge

Mehrere Stellungnehmende betonen, dass die Weitergabe der Beiträge auch für kombinierte Verkehrsanlagen und Anschlussgleise klar geregelt sein sollte, wobei die bestehenden gesetzlichen Vorgaben bereits entsprechende Vorgaben enthalten. Diese Forderung wurde insbesondere von FDP, Die Liberalen, der SVP, dem Schweizerischen Gewerbeverband (SGV), der ASTAG, economiesuisse, dem Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), scienceindustries sowie strasseschweiz unterstützt. Begründet wird dies mit einer besseren Zielgenauigkeit, der Vermeidung von Marktverzerrungen sowie der Umsetzung der gesetzgeberischen Absicht, die LSVA-Rückerstattung im unbegleiteten kombinierten Verkehr adressatengleich zu ersetzen. Insbesondere öffentliche Netzinfrastrukturen wie Hafenanlagen sollen den Freiverladeanlagen gleichgestellt werden, wobei privat finanzierte kombinierte Verkehrsanlagen ebenfalls anspruchsberechtigt sein sollen. Spedlogswiss wies darauf hin, dass der Verladebonus innerhalb komplexer internationalen Transportketten dem organisatorischen Leistungserbringer zuzuordnen sei, um Anreize korrekt zu setzen.

## 2. Bemessungsgrundlage

Bei Artikel 14 stand die Frage der Obergrenze von achttausend Wagen pro Anschlussgleis im Zentrum. Hier gingen die Meinungen stark auseinander. Unterstützung für die Variante mit Obergrenze und einem Beitrag von vierzig Franken pro Wagen kam unter anderem von der SBB, dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV), der Rhätischen Bahn (RhB), der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV), RailCare und Coop, dem Kanton Jura sowie dem Kanton Genf. Darüber hinaus betonten die Schweizerischen Rheinhäfen sowie die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) die Vorteile einer solchen Regelung für den Betrieb von Anschlussgleisen.

Demgegenüber forderten andere Akteure eine Regelung ohne Obergrenze, da sie befürchteten, dass eine Limitierung die Anreize zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene schwächen könnte. Für diese Variante plädierten unter anderem die politischen Parteien SVP und FDP, die Wirtschaftsverbände *economiesuisse*, der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), die ASTAG, *strasseschweiz*, der Schweizerische Gewerbeverband (SGV) sowie *auto-schweiz* (VSAI). Auch grosse Transportunternehmen und Handelsunternehmen wie die Post und die Migros gehörten zu den Befürwortern dieser flexibleren Lösung. Unterstützung erhielt diese Position zudem von den Kantonen Tessin und Aargau. Die Kantone Zürich und Waadt setzten sich ebenfalls für den Verzicht auf eine Obergrenze ein, schlugen jedoch vor, den Beitrag von 40 Franken pro Einheit beizubehalten, um die Verlagerungswirkung nicht zu schwächen. Der Schweizerische Städteverband sprach sich ebenfalls für den Verzicht auf die Limite oder zumindest für deren deutliche Erhöhung aus.

Kritisiert wurde zudem die Bemessung pro Bahnwagen; vorgeschlagen wurde eine Umstellung auf Ladeeinheiten oder Container, um Kapazitätsunterschiede sachgerecht abzubilden. Schmalspurbahnen und Hafenanlagen sollen ebenfalls angemessen berücksichtigt werden.

## 3. Beitragshöhe

Die vorgeschlagene Beitragshöhe von 40 Franken pro Einheit stiess auf unterschiedliche Einschätzungen. Für die Beibehaltung dieses Niveaus sprachen sich insbesondere der Kanton Zürich, der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die Rhätische Bahn (RhB), RailCare, der Kanton Jura sowie die Wirtschaftsverbände *economiesuisse* und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) aus.

Demgegenüber verlangten die FDP und die ASTAG eine Absenkung auf 29 Franken pro Einheit, verbunden mit dem Verzicht auf die Obergrenze, während *strasseschweiz* eine Reduktion auf 24 Franken pro Wagen oder Container beantragte.

## 4. Voraussetzungen für die Beitragsgewährung

Der Artikel 16 legt die Voraussetzungen für die Ausrichtung der Beiträge fest. Nach dem Entwurf sind Beiträge für Anschlussgleise und kombinierte Verkehrsanlagen an eine Vereinbarung nach Artikel 10 Absatz 6 des Gütertransportgesetzes gebunden, während für Freiverladeanlagen eine Ausrichtung auf Gesuch hin vorgesehen ist. Hierzu forderten der Kanton Basel-Stadt, der Schweizerische Städteverband, die Schweizerischen Rheinhäfen sowie die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) die Gleichstellung von Anlagen mit öffentlichem Netzzugang mit Freiverladeanlagen. Die ASTAG beantragte generell, bei Fehlen einer Vereinbarung Beiträge auf Gesuch hin zu gewähren. Die Wettbewerbskommission (WEKO) verlangte, im erläuternden Bericht klarzustellen, dass auch privat finanzierte kombinierte Verkehrsanlagen mit diskriminierungsfreiem Zugang eine Vereinbarung abschliessen und Beiträge erhalten können. Auf Kritik stiess die im Entwurf vorgesehene Mindestmenge von 720 Wagen pro Jahr für Anschlussgleise. *Economiesuisse*, der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) und *bauenschweiz* verlangten Erleichterungen, etwa Übergangsfristen für Neu- oder Wiederinbetriebnahmen sowie generelle Ausnahmen für Branchen mit strukturell tiefen, aber stabilen Mengen. Auch der unterirdische Gütertransport solle berücksichtigt werden. Fenaco, *Swissmill*, Migros, RailCare und Coop sowie die Interessengemeinschaft Detailhandel beantragten Ausnahmen für Agrar-

güter, um eine Rückverlagerung auf die Strasse zu verhindern und bestehende Bahnketten abzusichern. Der Kanton Freiburg regte eine Senkung der Mindestmengen zur regionalen Ausgewogenheit an, während der Kanton Waadt die vollständige Streichung der Mindestschwelle vorschlug. Die Rhätische Bahn (RhB) wünschte für Schmalspurbahnen den Verzicht auf Einschränkungen, was vom Kanton Graubünden unterstützt wurde. Die SBB und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) schlugen redaktionelle Präzisierungen des Absatzes 3 vor. Die Konferenz der kantonalen Landwirtschaftsdirektoren (LDK) betont insbesondere die Spezifität des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) im Binnenverkehr: Die vorgeschlagene Untergrenze von 720 Wagen pro Jahr setze Agrargüterbetriebe unter Druck und fördere eher den Transport auf der Strasse. Da Annahme- und Verladestellen der Agrargüter nahe am Ort der Urproduktion liegen, spart die Schiene Transportwege und reduziert Fahren sowie die Belastung der Infrastruktur. Die Konferenz der kantonalen Landwirtschaftsdirektoren (LDK) schlägt daher vor, bei der Ausrichtung von Umschlags- und Verladebeiträgen für Anschlussgleise Agrargüter von der Mindestmenge von 720 empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen pro Jahr auszunehmen.

### **3. Abschnitt: Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene und auf dem Wasser (Art. 18 bis 22 nGüTV)**

#### **1. Förderberechtigte Träger und Verkehrsträger**

Economiesuisse, bauenschweiz und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) regen für Artikel 18 an, den unterirdischen Gütertransport in den Ausführungsbestimmungen ausdrücklich dem Schienengüterverkehr und den Seilbahnen gleichzustellen. Der Kanton Genf weist darauf hin, dass der städtische Wasserstrassenbetreiber unter Umständen nicht den Begriff «Schiffahrtsunternehmen» erfüllt, gleichwohl aber Anspruch auf Beiträge haben sollte. Eine präzise, inklusive Formulierung wird als notwendig erachtet, um Rechtssicherheit und Gleichbehandlung zu gewährleisten.

#### **2. Zweckbindung und Kriterien der Fördertatbestände**

Die Alpen-Initiative / Pro Alps und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) verlangen, dass Investitionsbeiträge für technische Neuerungen nur dann gewährt werden, wenn ein belegbarer Nutzen für Effizienz, Ressourcenschonung oder Klimawirkung vorliegt. Beide Organisationen schlagen eine klare inhaltliche Nachschärfung vor, damit öffentliche Mittel keine Technologien begünstigen, die den Klimazielen zuwiderlaufen. Der Cercle Bruit Schweiz (CBS) beantragt, lärmarme und allgemein emissionsarme Neuerungen explizit einzubeziehen und die Zielbestimmung entsprechend zu erweitern.

#### **3. Abgrenzung anrechenbarer Kosten**

Die SBB und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) kritisieren die bisherige Abgrenzung von Forschungs- und Entwicklungskosten als nicht anrechenbar. Sie betonen, dass Entwicklungsarbeiten gerade Kerngegenstand der Förderung sein sollten und beantragen, entsprechende restriktive Passagen im erläuternden Bericht zu streichen.

#### **4. Gesuchserfordernisse und Berichtspflichten**

Für die Gesuchserfordernisse nach Artikel 20 schlagen economiesuisse, bauenschweiz und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) vor, die Pflicht zur umfassenden Beschreibung der Neuerung ausdrücklich auch auf den Nutzen für den Gütertransport im Untergrund und auf dem Wasser zu erstrecken. Die Alpen-Initiative / Pro Alps und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) verlangen, dass Gesuche zwingend Unterlagen zur Auswirkung auf die Klimabilanz enthalten, damit Verlagerungswirkung und allfällige Mehrverbräuche transparent geprüft werden können.

Beim Vollzug nach Artikel 22 ersuchen economiesuisse, bauenschweiz und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) um Präzisierungen der Berichterstattung. Die Gesuchstellerinnen sollen dem Bundesamt für Verkehr über Umsetzung, praktische Resultate und den konkreten Nutzen für den

Gütertransport auf Schiene, im Untergrund und auf dem Wasser berichten. Damit wird der Gleichlauf der Verkehrsträger im Lichte der geforderten Zielorientierung betont.

#### **4. Abschnitt: Investitionsbeiträge für die digitale automatische Kupplung (Art. 23 bis 29 nGüTV)**

##### **1. Strategische Bedeutung und Zielsetzung**

Mehrere Akteure, darunter die Partei Die Mitte, unterstreichen die Relevanz der digitalen automatischen Kupplung (DAK) für einen wirtschaftlichen, effizienten und flächendeckenden Schienengüterverkehr, der zur Umsetzung der Alpeninitiative beiträgt. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) kritisiert die aktuelle Abbauentwicklung bei SBB Cargo und fordert eine Sicherstellung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) als funktionales Systemangebot, um die mittel- bis langfristige Stärkung des Schienengüterverkehrs zu gewährleisten.

##### **2. Förderansatz und Anspruchsgruppe**

Die SBB und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) unterstützen einen modularen Förderansatz, da sich im europäischen Kontext nur Funktionen durchsetzen werden, die sowohl Wirkung erzielen als auch finanzierbar sind. Ein modularer Ansatz ermöglicht die gezielte Förderung bereits wirksamer technischer Systeme, erhöht die Investitionssicherheit und reduziert die Risiken, die mit Verzögerungen bei der Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) auf europäischer Ebene verbunden sind. Ein integraler Ansatz hingegen könnte dazu führen, dass Fördermittel ungenutzt bleiben und dadurch die Eigenwirtschaftlichkeit des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) gefährdet wird. Auch der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und die Alpen-Initiative / Pro Alps sprechen sich für einen modularen Ansatz aus. Sie betonen, dass einzelne DAK-Funktionalitäten, wie die Automatische Bremsprobe (ABP), unabhängig gefördert werden sollten, sobald sie Effizienzgewinne im Schienengüterverkehr ermöglichen. Der Förderfokus soll auf der Nutzung in der Schweiz liegen; ausländische Halter erhalten nur anteilige Beiträge, sofern keine gleichwertige Nutzung nachgewiesen wird. Fahrzeuge ohne offizielle Immatrikulation, wie interne Verschubfahrzeuge, sollen ebenfalls anspruchsberechtigt sein, sofern eine Anmeldung durch den Halter erfolgt.

##### **3. Funktionalität der digitalen automatischen Kupplung (DAK)**

Bei der inhaltlichen Festlegung von Funktionen verlangen Economiesuisse und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), dass sich Umfang und Definition an den in Europa festgelegten Grundfunktionen orientieren. Die SBB und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) beantragen die ersatzlose Streichung des Artikels, da eine nationale Funktionsdefinition fehleranfällig sei und in Widerspruch zu europäischen Spezifikationen geraten könnte. Der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärtler (VSLF) fordert die Aufnahme einer digitalen Zugschluss-signalisation zur Verbesserung der Sicherheit und Effizienz beim Rangieren. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) weist auf hybride Übergangsphasen hin, bei denen Systeme mit und ohne digitale automatische Kupplung (DAK) parallel betrieben werden müssen, um eine reibungslose Einführung sicherzustellen.

##### **4. Höhe der Investitionsbeiträge**

Die Ausgestaltung der Beitragshöhe war umstritten. Für ein System abgestufter Fördersätze, das Anreize für höhere Laufleistungen und schnellere Umläufe schafft, sprachen sich der Kanton Zürich, der Schweizerische Städteverband sowie die Wettbewerbskommission (WEKO) aus.

Demgegenüber bevorzugten economiesuisse, der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP), die SBB sowie der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) fixe Pauschalen pro Wagen oder Triebfahrzeug und eine klare Regelung, dass der Beitrag pro Kupplung nur einmalig gewährt wird.

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) ergänzt, dass ein Kostenanteil von 30 Prozent zu gering ist und die öffentliche Hand einen grösseren Anteil der Umrüstkosten übernehmen sollte, um die gewünschte Wirkung zu erzielen.

Die Alpen-Initiative / Pro Alps sowie der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) kritisierten eine Benachteiligung älterer Fahrzeuge. Der Kanton Graubünden regte daher an, auch Wagen mit Baujahr vor 1995 einzubeziehen, da diese weiterhin in nennenswerter Zahl im Einsatz seien.

## 5. Gesuch, Zusicherung und Koordination

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) fordert, dass Beiträge Dritter systematisch offengelegt werden, um Transparenz zu gewährleisten. Die Alpen-Initiative / Pro Alps und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) betonen, dass für die Förderwirkung nicht der Sitz des Fahrzeughalters, sondern der Einsatzort der Fahrzeuge entscheidend ist. Sie schlagen vor, Artikel 24 so anzupassen, dass ausländische Fahrzeughalter nachweisen müssen, dass ihre Fahrzeuge durchschnittlich gleich häufig wie inländische durch die Schweiz verkehren, um Investitionsbeiträge zu erhalten. Kann dieser Nachweis nicht erbracht werden, könnte Artikel 26 eine abgestufte Beitragshöhe vorsehen, während eine Doppelförderung durch eine Ergänzung von Artikel 27 vermieden werden kann. Economiesuisse und Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) schlagen vor, den Aufbau der Organisation zur Ausrüstung auf die digitale automatische Kupplung (DAK) schrittweise vorzunehmen und sowohl national als auch international zu koordinieren. Besonders wichtig sei eine enge Zusammenarbeit mit den zuständigen EU-Stellen, da die digitale automatische Kupplung (DAK) ein europaweites Migrationsprojekt darstellt und die grenzüberschreitende Kompatibilität sichergestellt werden muss.

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die SBB weisen zudem darauf hin, dass die Einführung der digitalen automatischen Kupplung (DAK) Anpassungsbedarf seitens der Infrastrukturbetreiberinnen an Fahrzeugen und Anlagen mit sich bringt. Die Koordination müsse daher nicht nur innerhalb der Gütertransportbranche erfolgen, sondern auch eng mit den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen abgestimmt werden. Die Wettbewerbskommission (WEKO) mahnt eine Beschränkung der Aufgaben des Deployment-Managements auf gesetzlich vorgesehene Tätigkeiten, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) betont, dass die Vorgabe der Eigenwirtschaftlichkeit angesichts der bisherigen Geschäftsergebnisse unrealistisch sei und Defizite weiterhin vom Bund getragen werden sollten, wenn der Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) systemrelevanten Nutzen erbringt.

## 5. Abschnitt: Investitionsbeiträge für Klimafreundliche Fahrzeuge (Art. 30 bis 33 nGüTV)

### 1. Förderberechtigte Verkehrsträger

Economiesuisse, bauenschweiz und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) fordern den ausdrücklichen Einbezug des unterirdischen Gütertransports. Die Alpen-Initiative / Pro Alps und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) empfehlen, die Förderung nicht auf die Binnenschifffahrt zu beschränken, sondern auch Projekte im internationalen Seeverkehr zu berücksichtigen, sofern sie unter Schweizer Flagge betrieben werden oder eine wesentliche Schweizer Wertschöpfung aufweisen. Die Förderung soll für spezifische Niedrigwasserschiffe nur bei positiver Klimabilanz gelten; bei Gewässerabschnitten ausserhalb der Schweiz sollen Mitsubventionen der betroffenen Staaten systematisch berücksichtigt werden. Die Schweizerischen Rheinhäfen, die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) sowie Spedlogswiss fordern Klarstellungen zu den Anforderungen für rangierseitige Spezialfahrzeuge in Hafenarealen, da Artikel 31 Fahrzeuge auf dem Wasser explizit einbezieht.

### 2. Bemessung der Beiträge

Für die Beitragsbemessung nach Artikel 31 verlangt die Alpen-Initiative / Pro Alps, die Mehrkostenlogik und die Wirksamkeitsanforderungen präzise zu operationalisieren und die Regelung auf Schienenfahrzeuge zu erstrecken, da Artikel 16 des Gesetzes beide Verkehrsträger adressiert. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) schliesst sich diesem Anliegen an und fordert eine Bestimmung, ab wann eine massgebliche Reduktion der Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffe gegeben ist. Auto-Schweiz (VSAI) beantragt eine Obergrenze des Bundesanteils von maximal 50 Prozent der anrechenbaren Mehrkosten, unter Berücksichtigung von Beiträgen der Kantone und Gemeinden.

### 3. Gesuchserfordernisse

Bei den Gesuchsunterlagen nach Artikel 32 beantragen *economiesuisse*, *bauenschweiz*, *scienceindustries* und der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) die Klarstellung, dass der geforderte Kostenvergleich mit konventionellem Antrieb nur für Schiffe gilt. Gleichzeitig unterstützen die Alpen-Initiative / Pro Alps und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) die im Entwurf verankerte Anforderung, Mitnahmeeffekte auszuschliessen. Projekte sollen nur unterstützt werden, wenn sie ohne Bundeshilfe nicht realisiert würden. Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) sowie die Alpen-Initiative / Pro Alps fordern, dass bei Niedrigwasseranpassungen auch die betroffenen Nachbarstaaten systematisch in die Mitfinanzierung einbezogen werden, insbesondere wenn die kritischen Abschnitte auf deutschem oder französischem Territorium liegen. Spezielle Niedrigwasserschiffe sollen nur förderfähig sein, wenn sie eine positive Klimabilanz aufweisen und ohne Bundeshilfe nicht realisiert werden könnten. Zudem soll die Schweiz ihre Beiträge lediglich subsidiär leisten, wobei Informationen über allfällige Beiträge der Nachbarstaaten einzuholen sind.

### 4. Flankierende Sicherungen und Rückerstattung

Die Alpen-Initiative / Pro Alps und der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) gehen davon aus, dass Projekte, die gleichzeitig über die Treibstoffkompensationspflicht finanziert werden, keine Beiträge nach Artikel 16 des Gesetzes erhalten. Sie regen an, diesen Ausschlussgrund analog zum Klimarecht ausdrücklich zu verankern. Auto-Schweiz (VSAI) schlägt vor, für geförderte Fahrzeuge eine Mindestnutzungsdauer von zehn Jahren vorzusehen, die Absicherung über Bankgarantie sicherzustellen und eine anteilige Rückerstattung bei vorzeitiger Ausserdienststellung zu implementieren.

## **6. Abschnitt: Weitere Bestimmungen zu Bestellung, Anschlussgleisen und Betrieb (Art. 34 bis Art. 51 nGüTV)**

### 1. Bestellungen und Bundesbeteiligung

Zur Bundesbeteiligung an kantonalen Bestellungen nach Artikel 35 werden unterschiedliche Auslegungen diskutiert. Der Regierungsrat des Kantons Bern unterstützt die unbefristete Weiterführung der Bundesbeteiligung für Schmalspurbahnen, während der Kanton Genf auf die allgemeine Formulierung hinweist und eine Anpassung des erläuternden Berichts fordert, um Missverständnisse zu vermeiden. Die SBB und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) schlagen vor, missverständliche Passagen zu streichen. Der Kanton Graubünden fordert eine Festlegung des Bundesanteils analog zur Mitfinanzierung im regionalen Personenverkehr, um Planungs- und Finanzierungssicherheit zu erhöhen.

### 2. Rollen und Finanzierung an Anschlussgleisen

Für die Begriffsbestimmung des Anschliessers nach Artikel 38 beantragen die BLS und die SBB, dass der Eigentümer der Anlage gegenüber dem Betreiber grundsätzlich als Vertragspartner der Infrastrukturbetreiberin zu bevorzugen ist. Betriebsführende Dritte sollen als Anschliesser gelten, wenn sie die Anlage tatsächlich betreiben, die vertragliche Beziehung zum Eigentümer ist dabei zu regeln. Zur Ankündigungspflicht von Änderungen und Sperrungen nach Artikel 39 hält die SBB fest, dass eine Ankündigung ein Jahr im Voraus nicht in jedem Fall möglich ist. Bei sicherheitsbedingten Instandsetzungen, etwa nach Diagnosen mit Ultraschall, sind unterjährige Sperrungen unvermeidlich. Der Anschlussvertrag soll in solchen Fällen angepasst werden können.

Zur Finanzierung von Anschlussvorrichtungen nach Artikel 40 verlangen die BLS und die SBB eine konsequente Anbindung an Mindestmengen. Neue Anschlussvorrichtungen mit unzureichenden Mengen sind vom Anschliesser zu finanzieren. Die SBB beantragt überdies, bei Erneuerungen eine anteilige Kostenbeteiligung der Anschliesser vorzusehen, wenn die Mindestmengen nicht erreicht werden, und die Kostenverantwortung beim rückwirkenden Rückbau klar zuzuweisen. Begründet wird dies mit der in der Praxis hohen Investitionshöhe der Anschlussvorrichtungen und dem Risiko von Fehlanreizen ohne Mengenbezug.

### 3. Sicherheits- und Betriebsanforderungen

Die Gleisgenossenschaft Ristet-Bergermoos (GGRB) fordert für Planung und Bau nach Artikel 41 eine sinngemässe Anwendung der Sicherheitsbestimmungen des Eisenbahngesetzes unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen von Anschlussgleisen. Die Südostbahn (SOB) regt an, Anschlussgleise interoperabel zu gestalten, sodass zugelassene Fahrzeuge möglichst einfach eingesetzt werden können. Das Bundesamt für Verkehr solle Genehmigungen zur vollumfänglichen Anwendung der Bestimmungen der Infrastrukturbetreiberin erteilen können.

Für das Verfahren nach Artikel 42 schlägt die Gleisgenossenschaft Ristet-Bergermoos (GGRB) vor, die einzureichenden Unterlagen sinngemäss an den Vorgaben der Verordnung über Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen auszurichten und vereinfachte Anforderungen ausdrücklich bereits auf Verordnungsstufe zu ermöglichen, sofern Parteirechte gewahrt bleiben und eine angemessene technisch-betriebliche Prüfung möglich ist. Die SBB betont, dass sie grundsätzlich nur für die Auswirkungen auf ihr eigenes Netz zuständig sei.

Die SBB und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) fordern, dass die betrieblichen Regelwerke nach Artikel 45 ab Dezember 2025 mit den europäischen Anforderungen für interoperable Strecken übereinstimmen. Der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwarter (VSLF) fordert standardisierte Betriebsvorschriften, die standortspezifisch ergänzt werden können, um Sicherheit zu erhöhen und die Ausbildungs- und Weiterbildungskosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu senken.

#### Weitere Artikel

Zu den Artikeln 34, 36, 37 sowie 46–51 wurden in den Stellungnahmen keine spezifischen Präzisierungswünsche oder Anträge erhoben.

### **3 Anhang / Annexe / Allegato**

#### **3.1 Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden**

##### **Kantone / Cantons / Cantoni**

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| Staatskanzlei des Kantons Aargau                  | AG |
| Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden | AR |
| Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden     | AI |
| Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft        | BL |
| Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt             | BS |
| Staatskanzlei des Kantons Bern                    | BE |
| Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg         | FR |
| Chancellerie d'Etat du Canton de Genève           | GE |
| Regierungskanzlei des Kantons Glarus              | GL |
| Standeskanzlei des Kantons Graubünden             | GR |
| Chancellerie d'Etat du Canton du Jura             | JU |
| Staatskanzlei des Kantons Luzern                  | LU |
| Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel        | NE |
| Staatskanzlei des Kantons Nidwalden               | NW |
| Staatskanzlei des Kantons Obwalden                | OW |
| Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen            | SH |
| Staatskanzlei des Kantons Schwyz                  | SZ |
| Staatskanzlei des Kantons Solothurn               | SO |
| Staatskanzlei des Kantons St. Gallen              | SG |
| Staatskanzlei des Kantons Thurgau                 | TG |
| Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino        | TI |
| Standeskanzlei des Kantons Uri                    | UR |
| Chancellerie d'Etat du Canton du Valais           | VS |
| Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud             | VD |
| Staatskanzlei des Kantons Zug                     | ZG |
| Staatskanzlei des Kantons Zürich                  | ZH |

##### **In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien**

Die Mitte  
FDP. Die Liberalen  
GRÜNE Schweiz  
Schweizerische Volkspartei SVP  
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS

##### **Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete**

Schweizerischer Städteverband

##### **Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft**

economiesuisse  
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)  
Schweizerischer Arbeitgeberverband (SAV)

## **Organisationen / organisations / organizzazioni**

### **Name**

Alpen-Initiative / Pro Alps  
auto-schweiz Vereinigung Schweiz. Automobil-Importeure VSAI  
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK  
BLS AG  
Centre Patronal Paudex  
Cercle Bruit Schweiz c/o Amt für Umwelt  
Fenaco Genossenschaft  
Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV  
Handelskammer beider Basel HKBB  
IG Detailhandel Schweiz  
Post CH AG Corporate Center  
RailCare AG & Coop Genossenschaft  
RailCom Kommission für den Eisenbahnverkehr  
Rhätische Bahn RhB  
Schweizerische Bundesbahnen SBB AG Kommunikation, Public Affairs und Regulation  
Schweizerische Rheinhäfen  
Schweizerische Südostbahn SOB  
Schweizerische Trassenvergabestelle TVS  
Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI  
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft SVS  
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)  
scienceindustries  
Spedlogswiss Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen  
Strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS  
Verband öffentlicher Verkehr VöV  
Verband der verladenden Wirtschaft VAP  
Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter VSLF  
Verband der Schweizerischen Cementindustrie cemsuisse  
Vereinigung Kantonalen Gebäudeversicherungen (VKG)  
Vereinigung der kantonalen Schifffahrtsämter Sekretariat (VKS)  
VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Wettbewerbskommission WEKO

## **Weitere / autres / altre**

### **Name**

bauenschweiz  
Feldschlösschen Getränke AG  
Gleisgenossenschaft Ristet-Bergermoos GGRB  
Handels-, Industrie- und Dienstleistungskammer Genf CCIG  
HAVI Logistics GmbH  
Konferenz der kantonalen Landwirtschaftsdirektoren LDK  
McDonald's  
Migros  
Swissmill  
Swissterminal