



Bundesgesetz über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen (Gütertransportgesetz, GüTG)

Entwurf

vom ...

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 81a, 87 und 122 Absatz 1 der Bundesverfassung¹,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 10. Januar 2024²,
beschliesst:

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

Dieses Gesetz regelt:

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

Art. 2 Begriffe

In diesem Gesetz gelten als:

- a. *Einzelwagenladungsverkehr (EWLV)*: der Transport von Gütern auf der Schiene in Einzelwagen oder Wagengruppen im Binnen-, Import- und Exportverkehr mit mindestens einer Rangierbewegung;
- b. *kombinierter Verkehr (KV)*: der Transport von Containern, begleiteten oder unbegleiteten Lastwagen, Anhängerzügen, Sattelmotorfahrzeugen, Anhängern, Sattelaufliegern und abnehmbaren Aufbauten auf der Schiene, wobei der Umschlag zwischen Strassen- oder Rheintransport und Eisenbahn ohne Wechsel des Transportgefässes erfolgt und durch besondere Anlagen und Geräte erleichtert wird;

¹ SR 101

² BBl 2024 300

c. *Umschlags- und Verladeanlagen:*

1. *Anschlussgleise:* Gleise einschliesslich dazugehöriger Anlagen, die ein Gebäude oder ein Gelände erschliessen und ausschliesslich dem Gütertransport dienen, jedoch nach Artikel 62 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957³ (EBG) weder zur Infrastruktur noch zu den Eisenbahnen gehören,
2. *KV-Umschlagsanlagen:* ortsfeste Anlagen und Umschlagsgeräte einschliesslich Fahrzeuge, die dem Umschlag von Transportgefässen von einem Verkehrsträger auf einen anderen dienen,
3. *Freiverladeanlagen:* öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, einschliesslich der Kräne und anderer Umschlagsgeräte;

d. *Anschlussvorrichtungen:* Vorrichtungen, die zum Anschluss eines Anschlussgleises an die Eisenbahninfrastruktur dienen, wie Anschlussweichen, Schutzweichen, Entgleisungsvorrichtungen, Fahrleitungs-, Bahnrückstrom- und Erdungsanlagen sowie Signale einschliesslich deren Einbindung in die Sicherungsanlage.

Art. 3 Ziele und Grundsatz

¹ Dieses Gesetz bezweckt:

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

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

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

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

³ SR 742.101

Art. 4 Konzept für den Gütertransport

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

² Er legt darin die Grundlagen fest für die Entwicklung:

- a. der Rangierbahnhöfe und weiteren Anlagen nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe e EBG⁵;
- b. der Freiverlade nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe f EBG;
- c. der Umschlags- und Verladeanlagen;
- d. der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein;
- e. des Anschlusses der Umschlags- und Verladeanlagen, der Hafeninfrastruktur und der weiteren für den Gütertransport auf der Schiene bedeutenden Anlagen an das Strassennetz.

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

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

⁵ Die Kantone berücksichtigen das Konzept in ihrer Richtplanung.

Art. 5 Gemeinsame Leitlinien für den Gütertransport auf der Schiene

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

- a. technische Neuerungen;
- b. Massnahmen zur Verbesserung der Effizienz der Produktionsabläufe;
- c. Massnahmen zur Verbesserung der Integration des Gütertransports auf der Schiene in die Logistikwirtschaft;
- d. die Entwicklung des EWLv.

² Das Bundesamt für Verkehr (BAV) unterstützt die Erarbeitung der Leitlinien.

Art. 6 Enteignung

Für den Bau von Umschlags- und Verladeanlagen kann das Enteignungsrecht nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930⁶ über die Enteignung geltend gemacht werden.

⁴ SR 700

⁵ SR 742.101

⁶ SR 711

Art. 7 Transport gefährlicher Güter

¹ Der Bundesrat erlässt Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter. Er berücksichtigt dabei die internationalen Regelwerke.

² Er regelt insbesondere die Verfahren zur Überprüfung der Konformität von Gefahrgutumschliessungen und zur Anerkennung von unabhängigen Stellen, die Konformitätsbewertungen durchführen.

Art. 8 Transporte im Rahmen des Sicherheitsverbundes Schweiz

¹ Die Unternehmen sind im Rahmen der Zusammenarbeit der Armee mit den anderen Akteuren des Sicherheitsverbundes Schweiz nach Artikel 119 des Militärgesetzes vom 3. Februar 1995⁷ verpflichtet, Transporte zugunsten von Bund und Kantonen vorrangig durchzuführen.

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

Art. 9 Ausservertragliche Haftung

Für die ausservertragliche Haftung der Unternehmen gelten die Artikel 40b–40f EBG⁸.

2. Abschnitt: Finanzielle Förderung**Art. 10** Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

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

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

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

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

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

⁷ SR 510.10

⁸ SR 742.101

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

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

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

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

Art. 11 Förderung der Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein

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

² Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Standortkantone sowie die Betreiberin der Hafeninfrastruktur legen vertraglich die Flächen und Anlagen der Hafeninfrastruktur fest.

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

⁴ Die Betreiberin gewährt den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktur.

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

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

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

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

Art. 12 Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten
Gütertransportangebots auf der Schiene

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

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

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

Art. 13 Förderung des EWL V

¹ Der Bund kann den EWL V auf dem Normal- und dem Schmalspurnetz finanziell fördern.

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

³ Das BAV und die Anbieterinnen legen in der Leistungsvereinbarung die Leistungen, die Abgeltungen und die Investitionsbeiträge fest; dabei stützen sie sich auf die verkehrspolitischen Ziele des Bundes und die gemeinsamen Leitlinien nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d. Das BAV legt das Verfahren zur Einholung und Bewertung der Offerten fest.

⁴ Die Abgeltungen und Investitionsbeiträge dienen dazu:

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

⁵ Die Anbieterinnen gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Transportleistungen.

⁶ Sie treffen die nötigen organisatorischen Vorkehrungen, um eine Querfinanzierung aus dem EWL V in die nicht geförderten Unternehmensbereiche und andere Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Sie verrechnen die unternehmensintern erbrachten Leistungen zu Marktkonditionen.

Art. 14 Umschlags- und Verladebeiträge

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

² Der Bundesrat regelt die Bedingungen für die Gewährung und legt die pauschalen Beiträge fest. Er kann eine Unter- und Obergrenze der Anzahl geförderter Bahnwagen je Umschlags- und Verladeanlage setzen.

³ Die Modalitäten für die Gewährung und Entrichtung der Pauschalen werden zwischen dem Bund, vertreten durch das BAV, und den Betreiberinnen der Umschlags- und Verladeanlagen in der Vereinbarung nach Artikel 10 Absatz 6 festgehalten.

Art. 15 Investitionsbeiträge für technische Neuerungen

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

² Er fördert mit pauschalen A-Fonds-perdu-Beiträgen die Einführung der digitalen automatischen Kupplung für die im Gütertransport auf der Schiene eingesetzten Fahrzeuge sowie die Koordination der Umrüstungsarbeiten.

³ Der Investitionsbeitrag des Bundes beträgt höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten; dabei wird das Interesse der Gesuchstellerin berücksichtigt.

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

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

Art. 16 Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge

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

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

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

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

3. Abschnitt: Bau und Betrieb von Anschlussgleisen

Art. 17 Erschliessung

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

² Die Kantone legen diese Massnahmen in ihren Richtplänen fest.

Art. 18 Baubewilligung, Betriebsbewilligung

¹ Der Bau und die Änderung von Anschlussgleisen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht.

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

³ Das BAV holt bei der Infrastrukturbetreiberin eine eisenbahnrechtliche Stellungnahme ein. Gestützt darauf gibt es seine Stellungnahme ab und bestimmt darin auch, ob eine Betriebsbewilligung nach Artikel 18^w EBG⁹ erforderlich ist.

⁴ Die Stellungnahme des BAV ist für die Leitbehörde verbindlich.

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

Art. 19 Eisenbahnrechtliche Bestimmungen, Betriebsvorschriften

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

² Die Anschliesser erlassen die notwendigen Betriebsvorschriften.

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

Art. 20 Pflicht zur Anschlussgewährung

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

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

² Sie darf keine unverhältnismässigen Bedingungen an die Gewährung knüpfen.

³ Sie kann Anschlussvorrichtungen anpassen oder zurückbauen, wenn:

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

Art. 21 Eigentumsverhältnisse

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

⁹ SR 742.101

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

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

Art. 22 Vertragliche Regelungen

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

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

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

Art. 23 Kosten

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

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

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

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

Art. 24 Gegenseitige Pflichten unter Anschliessern

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

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

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

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

4. Abschnitt: Bau und Änderung von KV-Umschlagsanlagen

Art. 25

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

² Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen von nationaler Bedeutung richten sich nach dem EBG¹⁰.

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

⁴ Die Kantone sorgen für die Berücksichtigung des im Konzept ausgewiesenen Bedarfs an zusätzlichen oder zu erweiternden KV-Umschlagsanlagen in der kantonalen Richtplanung.

5. Abschnitt: Wagenverwendungsvertrag und Beförderungsvertrag

Art. 26 Wagenverwendungsvertrag

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

² Für den Wagenverwendungsvertrag gilt im nationalen und im internationalen Verkehr Anhang D zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999¹¹ (COTIF).

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

Art. 27 Beförderungsvertrag

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

² Der Beförderungsvertrag bedarf zu seiner Gültigkeit keiner besonderen Form.

³ Im Übrigen gilt für den Beförderungsvertrag im nationalen und im internationalen Verkehr Anhang B zum COTIF¹².

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

¹⁰ SR 742.101

¹¹ SR 0.742.403.12

¹² SR 0.742.403.12

6. Abschnitt: Aufsicht, Rechtsschutz und Strafbestimmungen

Art. 28 Aufsicht über die Anschlussgleise

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

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

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

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

Art. 29 Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen

¹ Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) entscheidet über Streitigkeiten über den Abschluss oder die Anwendung von Leistungsvereinbarungen nach den Artikeln 11 und 13.

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

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

³ Beschwerden gegen Entscheide des UVEK haben keine aufschiebende Wirkung.

Art. 30 Weitere Streitigkeiten

¹ Das BAV entscheidet über Streitigkeiten betreffend:

- a. die Pflicht zur Anschlussgewährung (Art. 20) und die dem Anschliesser auferlegten Bedingungen;
- b. die Anwendung des EBG¹³, namentlich auf Bau und Betrieb der Anschlussgleise, auf deren Kreuzungen mit Strassen und anderen Anlagen sowie auf die Fahrzeuge;
- c. die Erfordernisse der Sicherheit bei Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Anschlussgleise.

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

¹³ SR 742.101

³ Über vermögensrechtliche Streitigkeiten entscheidet das Zivilgericht, soweit sie nicht die finanzielle Förderung nach den Artikeln 10–16 betreffen.

⁴ Über Streitigkeiten nach Artikel 40^ater Absatz 1 EBG entscheidet die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom).

⁵ Über alle übrigen Streitigkeiten entscheidet die nach kantonalem Recht zuständige Behörde.

Art. 31 Strafbestimmungen

¹ Mit Busse bis zu 100 000 Franken wird bestraft, wer einer Ausführungsvorschrift zu Artikel 7 Absatz 1 oder Artikel 8 Absatz 2 zuwiderhandelt, deren Verletzung vom Bundesrat für strafbar erklärt wird.

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

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

⁴ Verfolgung und Beurteilung der Straftaten obliegen den Kantonen.

7. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 32 Vollzug

¹ Der Bundesrat erlässt die Ausführungsvorschriften.

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

³ Die Kantone vollziehen bis drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes die Bestimmungen über die Berücksichtigung des Konzepts für den Gütertransport nach den Artikeln 4 und 25 Absatz 4 und über die Umsetzung der Massnahmen der Raumplanung nach Artikel 17 in der Richtplanung. Sie sorgen für die Umsetzung der Bestimmungen und Massnahmen in der Nutzungsplanung der Gemeinden.

Art. 33 Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

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

Art. 34 Evaluation

Das BAV erstattet dem Bundesrat sechs Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Bericht über die Wirksamkeit der Massnahmen nach Artikel 13 und beantragt gleichzeitig den Entscheid über die Verlängerung der Gültigkeit von Artikel 13 nach Artikel 35 Absatz 3.

Art. 35 Referendum, Inkrafttreten und Geltungsdauer

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Artikel 13 gilt bis acht Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes. Der Bundesrat kann die Gültigkeit um vier Jahre verlängern.

Anhang
(Art. 33)

Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

I

Das Gütertransportgesetz vom 25. September 2015¹⁴ wird aufgehoben.

II

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

1. Schwerverkehrsabgabengesetz vom 19. Dezember 1997¹⁵

Art. 4 Abs. 3

Aufgehoben

2. Bundesgesetz vom 22. März 1985¹⁶ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel

Art. 18 Abs. 1 und 4

¹ Der Bund kann aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen Beiträge an die Kosten des Baus, der Erweiterung und der Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen nach Artikel 2 Buchstabe c des Gütertransportgesetzes vom ...¹⁷ (GüTG) ausrichten sowie Investitions- und Betriebsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge auf Eisenbahnen leisten.

⁴ Die Artikel 10, 11 und 12 GüTG sind anwendbar.

¹⁴ AS 2016 1845; 2020 1889, 3825; 2021 662

¹⁵ SR 641.81

¹⁶ SR 725.116.2

¹⁷ SR ...

3. Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957¹⁸

Art. 9c Abs. 3^{bis}

^{3bis} Für Rangierleistungen im Güterverkehr kann das BAV einen unter den Grenzkosten liegenden Trassenpreis festlegen.

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

¹ Die RailCom entscheidet über Streitigkeiten betreffend:

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

Art. 48a Bst. b

Betrifft nur den französischen Text.

Art. 48e Abs. 2

Betrifft nur den französischen Text.

Art. 49 Abs. 1

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

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

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

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

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

- g. Kräne und andere Umschlagsgeräte auf Freiverladeanlagen;

