



## Erläuternder Bericht

### Verordnungen Güterverkehrsvorlage

**Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV)**

**Verordnung über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GüTV)**

**Verordnung über die Anschlussgleise (AnGV)**

Vorgesehene Änderungen per 1. Januar 2010

Änderungen und Kommentar

---

## I Ausgangslage

Die eidgenössischen Räte haben im Rahmen der Güterverkehrsvorlage (BBI 2007 4377) am 19. Dezember 2008 folgende Erlasse verabschiedet:

- Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene, Güterverkehrsverlagerungsgesetz, GVVG
- Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs
- Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs
- Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des Güterverkehrs auf Schmalspurlinien
- Bundesgesetz über Änderungen des Transportrechts
- Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen, Gütertransportgesetz, GÜTG

Diese neu erlassenen bzw. revidierten Gesetze haben zur Folge, dass auch die betroffenen Verordnungen anzupassen sind.

Kernthema des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) ist die Verankerung des Verlagerungsziels für den alpenquerenden Güterschwerverkehr auf Gesetzesstufe. Das mengenmässige Ziel ist mit 650'000 Fahrten pro Jahr klar umschrieben (Art. 3 Abs. 1 GVVG); auch der Zeitpunkt: spätestens zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (Art. 3 Abs. 2 GVVG) benötigt keine Konkretisierung auf Verordnungsstufe. Das Mandat für den Bundesrat zur Aushandlung einer Alpentransitbörse ist auf Gesetzesebene klar formuliert und bedarf zum heutigen Zeitpunkt keiner Präzisierung.

An dieser Stelle werden Vorschläge zur Totalrevision der Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge vom 29. Juni 1988 (Kombiverkehrsverordnung, VKV)<sup>1</sup>, zur Totalrevision der Verordnung über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportverordnung, GüTV)<sup>2</sup> und zur Teilrevision der Verordnung über die Anschlussgleise vom 26. Februar 1992 (AnGV)<sup>3</sup> unterbreitet.

Die Änderungsvorschläge zu weiteren Verordnungen (insbesondere die Anpassung der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998<sup>4</sup> im Zuge der Änderung von Artikel 9b EBG und die Neuordnung behördlicher Aufgaben betreffend Gefahrgutrecht<sup>5</sup>) werden im Rahmen separater Berichte zu einem späteren Zeitpunkt unterbreitet.

## **II Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge (BGFV)<sup>6</sup>**

### **1. Allgemeines**

Regelungsgegenstand ist die Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene mit Bundesbeiträgen. Der Geltungsbereich kombinierter Verkehr - und damit gleichzeitig der Name der heutigen Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge vom 29. Juni 1988 (Kombiverkehrsverordnung, VKV) - ist auszuweiten, weil der Gesetzgeber gestützt auf die Erlasse im Rahmen der Güterverkehrsvorlage auch den Wagenladungs- und Schmalspurverkehr fördern will.

Die Verordnung wird gleichzeitig mit Blick auf die im Rahmen der RöVE-Vorlage erfolgenden Anpassungen der heutigen Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995 (Abgeltungsverordnung)<sup>7</sup> revidiert.

Gleichzeitig werden diverse Präzisierungen im Bereich der Investitionsbeiträge des Bundes und im Bereich der Betriebsabgeltungen vorgeschlagen, die in weiten Teilen die heutige Praxis auf Verordnungsstufe darstellen.

### **2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen**

**Es werden nur die Änderungen erläutert. Bestimmungen, die unverändert den heute geltenden Regelungen der VKV entsprechen und für welche nur sprachliche Anpassungen erfolgen, werden nachstehend nicht erwähnt.**

---

<sup>1</sup> SR 742.149

<sup>2</sup> SR.....

<sup>3</sup> SR 742.141.51

<sup>4</sup> SR 742.122

<sup>5</sup> Es geht in diesem Zusammenhang insbesondere um die Übernahme der EU-Richtlinie über die ortsbeweglichen Druckgeräte (TPED).

<sup>6</sup> Totalrevision der Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge vom 29. Juni 1988 (Kombiverkehrsverordnung, VKV), SR 742.149.

<sup>7</sup> SR 742.101.1

## **Titel der Verordnung und Ingress**

Die heutige Verordnung über die Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge vom 29. Juni 1988 stützt sich auf die Artikel 21, 22 und 28 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer vom 22. März 1985.

Mit der Güterverkehrsvorlage wurden neue gesetzliche Grundlagen für die Förderung des alpenquerenden Güterverkehrs (Artikel 8 Güterverkehrsverlagerungsgesetz) und des Binnengüterverkehrs (Artikel 4 Gütertransportgesetz) geschaffen. Die Artikel 8 GVVG und 4 GÜTG werden daher auch im Ingress aufgenommen. Gleichzeitig wird der Titel auf die Förderung des gesamten Güterverkehrs (Verordnung über die Förderung des Bahngüterverkehrs und des Transportes begleiteter Motorfahrzeuge) ausgedehnt, was dem erweiterten Geltungsbereich, insbesondere der Förderung des Einzelwagenladungsverkehrs, entspricht.

Der Transport begleiteter Motorfahrzeuge (Autoverlad) wird - wie bis anhin - in dieser Verordnung geregelt, obschon es sich bei diesen Transporten nicht um Güterverkehr handelt. Mit dem Autoverlad wird vielmehr Personenverkehr von der Strasse auf die Schiene verlagert.

## **Art. 2 Bst. b Begriffsbestimmungen**

Nach Artikel 1 Absatz 3 des Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs stehen der unbegleitete kombinierte Verkehr, der Wagenladungsverkehr und die Förderung von innovativen Lösungen in der Verlagerungskette im Vordergrund.

Im Buchstaben b wird der Wagenladungsverkehr als Einzelwagenladungsverkehr, d.h. der Bahntransport von Gütern mittels Einzelwagen oder Wagengruppen mit mindestens einer Rangierbewegung, definiert. Mit dieser Definition ist der Ganzzugsverkehr ausgeschlossen, was dem Willen des Gesetzgebers, welcher den Begriff Wagenladungsverkehr verwendet, entspricht. Ganzzugsverkehre (d.h. der Transport unveränderter Zugskompositionen vom Ort des Belads zum Ort des Entlads ohne Rangierbewegung der Waggonen) sind heute in der Regel rentabel und stehen in keinem ausgeprägten Wettbewerbsverhältnis zur Strasse.

Hingegen ist "die Förderung von innovativen Lösungen in der Verlagerungskette", selbstsprechend offen und wird daher (im heutigen Zeitpunkt) nicht näher definiert.

## **2. Abschnitt: Investitionsbeiträge an den kombinierten Verkehr**

### **Art. 4 Abs. 1 Buchstabe a Voraussetzungen**

a. den Bau, die Beschaffung, die Erneuerung *und die Erweiterung von Bauten*, Anlagen und Einrichtungen für den Umschlag zwischen den Verkehrsträgern;

Nach der geltenden Bestimmung können Beiträge an den Bau, die Beschaffung oder die Erneuerung von Anlagen und Einrichtungen ausgerichtet werden. In der Praxis kommt es häufig vor, dass eine bestehende Anlage ausgebaut wird. Ausbauen im Sinne von Kapazitätserweiterungen werden bisher unter dem Begriff "Bau" subsumiert und erhalten entsprechende Förderbeiträge. Im Sinne der Transparenz wird neu die Präzisierung "*und die Erweiterung*" eingefügt. Wie bisher erfolgt jedoch nur dann eine Beteiligung des Bundes, wenn die Kapazität der Umschlagsanlage durch die Erweiterung der Anlage/Einrichtung tatsächlich ausgebaut wird.

Der Begriff „Bauten“ wird eingeführt, um klarzustellen, dass bestimmte Bauwerke (Gebäude wie z.B. Check-In/Out-Anlagen) integraler Bestandteil von Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr sind.

#### **Art. 4 Abs. 1 Buchstabe d**

d. übrige Investitionen, welche die Benutzung des kombinierten Verkehrs *massgeblich* erleichtern und fördern.

Der Bund leistet aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen zur Förderung des kombinierten Verkehrs Investitions- oder Betriebsbeiträge (Artikel 21 und 22 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer vom 22. März 1985, SR 725.116.2).

Diese gesetzliche Vorgabe ist bei allen Projekten zu beachten. Die heutige Formulierung, wonach Investitionen, welche die Benutzung des kombinierten Verkehrs "erleichtern" gefördert werden, wird mit "*massgeblich*" fördern ergänzt. Mit dieser neuen Formulierung wird auch auf Verordnungsstufe sichergestellt, dass nur Gesuche, die effektiv und vorrangig zur Förderung des kombinierten Verkehrs und damit zum verkehrspolitischen Ziel der Schweiz beitragen, entsprechende Bundesbeiträge erhalten können.

Mit dem unbestimmten Rechtsbegriff wird eine sachgerechte Entscheidung im Einzelfall auch weiterhin ermöglicht.

#### **Art. 4 Abs. 3 Buchstabe a**

Es ist selbstverständlich, dass der Gesuchsteller sich mit eigenen Mitteln am Projekt beteiligt. Deshalb wird in der gängigen Praxis für die Investitionsvorhaben vom Gesuchsteller ein Eigenmittelanteil zur Finanzierung des Vorhabens verlangt. Dies soll in diesem neuen Absatz entsprechend festgehalten werden.

Durch den Eigenmittelanteil steigt das finanzielle Risiko, das der Gesuchsteller trägt. Dadurch werden Anreize zur Verbesserung der Planungsgenauigkeit des Gesuchstellers gesetzt und zudem gewährleistet, dass die Investitionsvorhaben nicht überdimensioniert werden. Gleichzeitig ist die Bestimmung der Höhe der Eigenmittel ein wichtiges Mittel des BAV, um die Investitionsbeiträge optimal zu steuern.

#### **Art. 8 Abs. 2 Beiträge und Darlehen**

Der heute geltende Artikel 7 Absatz 2 VKV, wonach nur Darlehen für Anlagen im Ausland und die zugehörigen Einrichtungen grundpfandrechtlich zu sichern sind, wird ausgeweitet und umfasst neu auch Bauten, Anlagen und Einrichtungen in der Schweiz.

Es besteht ein zentrales Interesse des Bundes, dass die mit Bundesgeld gewährten Darlehen in jedem Fall 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.

Um die heutige Praxis abzubilden und im Sinne einer Gleichbehandlung der Darlehen an Einrichtungen im In- und Ausland, sind nach neuer Formulierung generell alle Darlehen grundpfandrechtlich oder mittels Bankgarantie zu sichern.

Neben grundpfandrechtlichen Sicherheiten wird das Instrument der Bankgarantie zunehmend wichtiger. Deshalb wird die entsprechende Wahl zwischen grundpfandrechtlicher Sicherheit und Bankgarantie ermöglicht. Der Begriff Bankgarantie wird auch in Artikel 49 der

Finanzhaushaltverordnung vom 5. April 2006 (FHV)<sup>8</sup> verwendet und in dieser Verordnung entsprechend übernommen. Hingegen erfolgt kein integraler Verweis auf Artikel 49 FHV, weil die dort aufgeführten weiteren Sicherstellungen (wie Lebensversicherungspolice, Frankobligationen) im Rahmen der Darlehen nach dieser Verordnung nicht anwendbar sind.

#### **Art. 8 Abs. 3**

Nach Prüfung und Bewertung des Gesuches und in Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel des Bundes, legt das Bundesamt nach verkehrs- und umweltpolitischen Kriterien die Beiträge, deren Höhe sowie die Aufteilung nach A-fonds-perdu-Beiträgen und Darlehen fest. Dieser Absatz wird, analog zum heutigen Artikel 6 Absatz 3 VKV aufgenommen und umschreibt lediglich die gängige Praxis.

#### **Art. 11 Abs. 1 Rückzahlung**

Darlehen sind in der Regel innert 20 Jahren zurückzuzahlen. Die Rückzahlungsdauer von 20 Jahren gilt auch für weitere Anlagekategorien, weshalb die bisherige Einschränkung auf Bahnfahrzeuge gestrichen wird. Wie bisher wird die Formulierung "in der Regel" beibehalten, da es Fälle gibt, in denen die Frist kürzer anzusetzen ist.

### **3. Abschnitt: Betriebsbeiträge an den kombinierten Verkehr und den Einzelwagenladungsverkehr**

Neben dem kombinierten Verkehr wird der Einzelwagenladungsverkehr aufgenommen, weil diese Verkehrsart gemäss Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Förderung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs ebenfalls gefördert wird, allerdings steht weiterhin der unbegleitete kombinierte Verkehr im Vordergrund (Art. 1 Abs. 3). In diesem Zahlungsrahmen wird die Zielsetzung klar festgelegt: das Förderziel ist eine Effizienzsteigerung des nicht alpenquerenden Schienengüterverkehrs sowie eine *Erhöhung des Bahnanteils*, primär im Binnengüterverkehr (sog. „Modal Split“). Bei den Bestellungen des Bundes im Einzelwagenladungsverkehr muss das Kriterium der effektiven, nachhaltigen Verkehrsverlagerung bei der Beurteilung der Förderwürdigkeit deshalb im Vordergrund stehen. In den Offerten ist darzulegen, dass erst durch die Förderung eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene faktisch ermöglicht wird. Es ist nicht vorrangiges Ziel der Förderung, heute bereits bestehende, im Rahmen freier unternehmerischer Entscheidungen erbrachte Angebote des Wagenladungsverkehrs finanziell zu unterstützen, da dies der Zielsetzung der Effizienzsteigerung widersprechen und allein eine Verbesserung des finanziellen Ergebnisses der EVU implizieren würde.

#### **Art. 12 Abs. 1 und Abs. 2 Grundsätze**

Nach dem Grundsatz des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen vom 5. Oktober 1990, Subventionsgesetz (SR 616.1) sind nur Aufwendungen, die tatsächlich entstanden und für die zweckmässige Erfüllung der Aufgabe unbedingt erforderlich sind, anrechenbar (Art. 14).

Daran hat sich die heutige Praxis der Betriebsabgeltungen im kombinierten Verkehr ausgerichtet. Die Vereinbarung zwischen Bahnunternehmen oder Dritten mit dem BAV erfolgt zwar gestützt auf die Planrechnung (geplante Züge und Sendungen, geplante Kosten und Erlöse), hingegen wird aufgrund der effektiv erbrachten Leistung abgerechnet.

Dieser Absatz wird deshalb durch "und effektiv erbrachten" Leistungen ergänzt.

---

<sup>8</sup> SR 611.01

## **Art. 12 Abs. 2**

Dieser Absatz entspricht inhaltlich Artikel 10 Absatz 4 ADFV.

## **Art. 13 Bestellverfahren**

Nach dem heute geltenden Artikel 12 VKV richtet sich das Bestellverfahren für Betriebsbeiträge an den kombinierten Verkehr und den Transport begleiteter Motorfahrzeuge nach der Abgeltungsverordnung vom 18. Dezember 1995. Diese wird neu nur noch für den Personenverkehrsbereich gelten, die anwendbaren Bestimmungen sollen daher im Wortlaut direkt in dieser Verordnung aufgenommen werden.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) legt die Fristen für die einzelnen Phasen und die maximalen Abgeltungssätze fest und gibt sie den Bahnunternehmen und Dritten bekannt. Das BAV legt die Aufteilung der verfügbaren Mittel im Rahmen des nicht alpenquerenden Verkehrs gemäss Zahlungsrahmen pro Jahr fest.

## **Art. 13 Abs. 2**

Das Rola-Angebot (begleiteter Lastwagenverkehr) bedingt aufgrund der Investitionen in spezielles Rollmaterial und Terminals sowie der speziellen Marktsituation (z.B. kein Secondhand-Markt für das besondere Wagenmaterial) einen längeren Planungshorizont, als dies im übrigen kombinierten Verkehr und im Einzelwagenladungsverkehr der Fall ist. Daher kann das Bundesamt für Offert- und Bestellverfahren der Rola eine mehrjährige Zeitspanne festlegen und entsprechend langfristige Rahmenverträge abschliessen.

## **Art. 14 Offerte**

Nach heute geltendem Artikel 18 ADFV enthält die Umschreibung des Angebotskonzeptes bei Güterverkehrsleistungen die Bedienungsart, die Bedienungsdichte und die Bedienungszeit.

In dieser BGFV sind - im Gegensatz zur ADFV -, nur noch Güterverkehrsleistungen<sup>9</sup> zu regeln. Der Begriff Bedienungszeit wird daher mit der für den Güterverkehr konkreteren Umschreibung "Qualitätsangaben wie Transportzeit und Pünktlichkeit" formuliert. Die Transportzeit und Pünktlichkeit sind derzeit die wesentlichsten, messbaren Qualitätsvorgaben. Mit der beispielhaften Aufzählung "wie" ist es möglich, dem Einzelfall gerecht zu werden und allenfalls andere oder weitere Kriterien aufzunehmen. Damit bleibt Raum, auf künftige Entwicklungen der Kundenbedürfnisse einzugehen, d.h. zu einem späteren Zeitpunkt weitere Qualitätskriterien im Angebotskonzept aufzunehmen.

Das BAV gibt im Rahmen eines Offertverfahrens bekannt, welche Angaben die Anbieter einzureichen haben. In diesem Absatz werden die Bestandteile der Offerte in nicht abschliessender Form aufgezählt. Dies entspricht der heutigen Praxis. Gleichzeitig wird mit dieser nicht abschliessenden Formulierung sichergestellt, dass weitere bzw. weniger Bestandteile verlangt werden können.

Für den alpenquerenden begleiteten und unbegleiteten kombinierten Verkehr, für den nicht-alpenquerenden kombinierten Verkehr sowie für den Einzelwagenladungsverkehr können separate Offertverfahren bzw. Verfahren mit unterschiedlichen Anforderungen durchgeführt werden.

## **Art. 14 Abs. 4**

In der vorliegenden Verordnung werden finanzielle Mittel gestützt auf die Zahlungsrahmen des Bundes zur Förderung des Güterverkehrs eingesetzt. Es ist jedoch möglich, dass auch Kantone gewisse Verkehrsleistungen bestellen und abgelden, wie dies bereits heute zum

---

<sup>9</sup> Abgesehen vom Transport begleiteter Motorfahrzeuge (Autoverlad), vgl. Art. 18.

Beispiel im Schmalspurgüterverkehr der Fall ist. Die Abgeltungsempfänger werden in diesem Absatz aufgefordert, in der Offerte diejenigen Verkehre, die auch vom Kanton bestellt werden, zu bezeichnen und die Höhe der entsprechenden kantonalen Subvention auszuweisen. Mit dieser Bestimmung wird die Transparenz über sich allfällig ergänzende Beiträge/Subventionen sichergestellt.

#### **Art. 15 Ausschreibung für den begleiteten Lastwagenverkehr**

Die aktuelle 10-jährige Rahmenvereinbarung mit der RALpin trat am 11.6.2001 in Kraft und gilt bis 10.06.2011. In der Botschaft zur Güterverkehrsvorlage (BBI 2007 4460) hat der Bundesrat angekündigt, eine Ausschreibung werde spätestens 2009 durchgeführt.

In der geltenden VKV wird in Artikel 2 Absatz 2 auf die Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz, Abgeltungsverordnung vom 18. Dezember 1995<sup>10</sup> verwiesen, dieser Verweis wird gestrichen. Heute besteht gestützt auf Artikel 15 der Abgeltungsverordnung die Möglichkeit das Angebot der Rola auszuschreiben. Diese Bestimmung wird für zukünftige Ausschreibungen der Rola direkt in diesem Ordnungsartikel aufgenommen. Somit besteht weiterhin auf Verordnungsstufe die Grundlage, dass Aufträge ausgeschrieben werden können. Diese Ausschreibungen können ausschliesslichen Charakter haben.

#### **Art. 16 Vereinbarung**

Die Angebotsvereinbarung wird im heutigen Artikel 20 ADFV umschrieben. Diese Bestimmung wird übernommen, angepasst mit für den Güterverkehr anwendbaren Formulierungen.

#### **Art. 17 Abs. 1 Zahlenmeldungen**

Der Verweis in Art. 11 Abs. 3 VKV auf die Abgeltungsverordnung wird gestrichen.

Heute wird in Artikel 24 Absatz 1 der Abgeltungsverordnung betreffend Betriebs- und Leistungsrechnung auf die Verordnung des UVEK vom 18. Dezember 1995 über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen (REVO)<sup>11</sup> verwiesen. Nach Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c der aktuellen REVO gilt das Kapitel 4 Betriebskosten- und Leistungsrechnung für Bahnunternehmungen und Dritte, welche Betriebsbeiträge gestützt auf die VKV erhalten.

Im Rahmen der Angebotsvereinbarung wird jeweils vereinbart, ob die Bestimmungen der REVO gelten, soweit sie überhaupt anwendbar sind. Daher wird in diesem Absatz neu der Verweis direkt auf die REVO aufgenommen.

#### **Art. 17 Absätze 2 und 3**

Für die definitive Abrechnung der Abgeltungen melden die abgeltungsberechtigten Unternehmen dem BAV Angaben zu den erbrachten Leistungen und der Qualität.

#### Leistungen

Es handelt sich insbesondere um die effektiv beförderten Sendungen und gefahrene Züge auf den bestellten Relationen bzw. für die Produkte.

---

<sup>10</sup> SR 742.101.1

<sup>11</sup> SR 742.221

## Qualität

Eine gute Qualität des Güterverkehrs auf der Schiene ist für die Verlagerungspolitik zentral, daher wird zur Einhaltung der Qualitätsvorgaben - im Sinne einer Kann-Bestimmung - ein Instrument für allfällige Beitragskürzungen geschaffen.

Dieser Mechanismus entspricht den allgemeinen Grundsätzen des Subventionsgesetzes. Nach Artikel 28 Absatz 2 Subventionsgesetz kürzt die zuständige Behörde die Finanzhilfe bei mangelhafter Erfüllung angemessen oder fordert sie teilweise samt einem Zins von jährlich 5 Prozent seit der Auszahlung zurück.

Das Angebotskonzept bildet einen Bestandteil der Offerte nach Artikel 14; im Angebotskonzept werden auch Qualitätsangaben wie Transportzeit und Pünktlichkeit umschrieben.

Mit dem neuen Artikel 17 Absatz 3 wird die Möglichkeit einer Beitragskürzung eingeführt. Diese kommt jedoch nur dann zur Anwendung, wenn die Qualitätsvorgaben wiederholt nicht eingehalten werden. Primär wird der Abgeltungsempfänger dadurch zum Aufbau eines Qualitätsmanagement-Systems angehalten. Bei der Abgeltungsbemessung wird berücksichtigt, dass gewisse Qualitätsvorgaben nie vollumfänglich eingehalten werden können. Gerade bei grenzüberschreitenden Transporten kann die Qualität nur in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern erbracht werden.

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

### **Art. 18 Begleitete Motorfahrzeuge**

Die heutige Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995 (Abgeltungsverordnung)<sup>12</sup> wird im Rahmen der RÖVE-Revision geändert und gilt nur noch für den Personenverkehrsbereich. Der bisherige Verweis in der VKV wird daher gestrichen und für den Transport begleiteter Motorfahrzeuge (Autoverlad) ein eigener Artikel und Abschnitt eingeführt, da die Regelungen des Personenverkehrs und damit die (neu zu erlassende) Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (VARP) für diese Verkehre anwendbar sind.

### **Art. 20 Bundesbeitrag zur Reduzierung des Trassenpreises**

#### **Bemerkung im Rahmen der Anhörung:**

Der Termin für die Inkraftsetzung dieses Artikels hängt davon ab, wie schnell die separat durchzuführende Revision der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung erfolgen kann. Ziel ist es, die Reduzierung des Trassenpreises bereits auf den 1.1.2010 vorzunehmen, d.h. diesen Artikel (entspricht, ausser der Befristung, dem heutigen Art. 13 VKV) zu streichen. Andernfalls wird festgehalten, dass der Bundesbeitrag zur Reduzierung des Trassenpreises nur noch bis zum 31.12.2010 ausbezahlt wird.

---

<sup>12</sup> SR 742.101.1



### III Gütertransportverordnung

#### 1. Allgemeines

Die Situation präsentiert sich fundamental anders als beim Erlass der Transportverordnung (TV) vom 5. November 1986, die nun mit der GüTV aufgehoben wird. Die Ausgangslage hat sich in dreifacher Hinsicht entscheidend verändert:

- Die materielle Grundlage der Verordnung findet sich nicht mehr in einem Bundesgesetz, das Raum für Verordnungsrecht gelassen hat, sondern in einer umfassenden multilateralen Vereinbarung, die nicht nur die Grundsätze enthält, sondern auch die Detailbestimmungen. Es müssen deshalb nicht detaillierte Ausführungsbestimmungen erlassen werden, sondern nur die für die Schweiz sinnvoll erscheinenden Abweichungen und Ergänzungen.
- Eine der wesentlichen Neuerungen des GÜTG ist die Aufhebung der Transportpflicht. Als Folge davon braucht es keine Bestimmung mehr, die den Unternehmen das Recht gibt, den Transport gewisser Güter zu verweigern oder nur unter bestimmten Bedingungen zuzulassen. Dank der nun herrschenden Vertragsfreiheit steht es ihnen frei, ob und unter welchen Bedingungen sie Güter befördern. *Das hat direkte Auswirkungen auf den Regelungsgegenstand des bisherigen Art. 18 TV (vom Transport ausgeschlossene Güter).*
- Personen- und Güterverkehr sind nun in verschiedenen Erlassen geregelt. Im Unterschied zur TV beschränkt sich die GüTV deshalb auf den Güterverkehr. Das ganze 1. Kapitel der TV, Personen- und Gepäckverkehr, wird zum Gegenstand einer separaten Verordnung.

#### 2. Erläuterung der einzelnen Bestimmungen

*Zur Thematik "Gefahrgut" werden auch Bestimmungen erlassen werden. Sie befinden sich aber noch in Erarbeitung und werden erst in einer späteren Phase vorgelegt werden können.*

##### **Art. 1 Abs. 1 bis 3 Lieferfristen**

Angeichts der Aufhebung der Transportpflicht ist es angezeigt, dass die Vertragsfreiheit zum Tragen kommt und es sich bei den Lieferfristen in der Verordnung um dispositives Recht handelt. Das wird mit Absatz 1 ausgesagt.

Aufgrund der kürzeren Distanzen im nationalen Verkehr rechtfertigen sich gegenüber der CIM etwas kürzere Fristen. Es werden diejenigen von Art. 26 TV übernommen. Abweichungen von der CIM gibt es auch dadurch, dass die CIM (Art. 16) zwischen Wagenladungen und Stückgut sowie zwischen Abfertigungs- und Beförderungsfrist unterscheidet. Für Wagenladungen ergibt dies insgesamt eine Frist von 36 Stunden, für Stückgut von 48 Stunden. Mit der vorgeschlagenen Lösung sollen im Schweizer Recht sowohl beim Schnell- wie beim Frachtgut für die kürzeren Distanzen auch kürzere Lieferfristen festgesetzt werden.

##### **Abs. 4**

Schon im geltenden Recht ist der Begriff lediglich für das Ruhen der Lieferfrist von Bedeutung (Art. 27 Abs. 2 TV). Neu wird das Ruhen der Lieferfrist durch Art. 16 § 4 CIM geregelt. Notwendig bleibt aber nach wie vor festzulegen, welche Tage in der Schweiz als Feiertage gelten. Dabei wird künftig darauf verzichtet, die kantonalen Feiertage im Anhang der Verordnung einzeln aufzulisten. Sie werden deshalb allesamt als Feiertage im Sinne der GüTV gelten.

### **Art. 2 Verjährung**

Die CIM (Art. 48) enthält grundsätzlich eine Verjährungsfrist von einem Jahr. Allerdings kennt sie davon vier Ausnahmen, für die eine Verjährungsfrist von zwei Jahren gilt. Das geltende TG kennt eine einheitliche Frist von einem Jahr (Art. 46 Abs. 1 TG). Das im Rahmen von RÖVE geplante Personenbeförderungsgesetz kennt ebenfalls lediglich die einjährige Verjährungsfrist (Art. 55 E-PBG). Im Sinne der Kontinuität und der Einheitlichkeit der Rechtsordnung soll es in der GüTV keine Abweichungen von der einjährigen Verjährungsfrist geben.

Die Bestimmungen über den Stillstand der Verjährungsfrist, die bisher in Art. 46 Abs. 2 TG enthalten waren, werden entbehrlich, da die CIM die gleiche Regel kennt (Art. 48 § 3).

### **Art. 3 Fundsachen**

Auch für den Güterverkehr besteht Bedarf für eine entsprechende Regel, wenngleich sie viel seltener als im Personenverkehr zur Anwendung kommen dürfte. Inhaltlich wird die Regel von Art. 42 TV unverändert übernommen.

## IV Anschlussgleisverordnung

### 1. Allgemeines

Der Bund leistet heute ca. 20 Millionen Franken zur Förderung privater Anschlussgleise, um eine Grunderschliessung durch den Verkehrsträger bis zur Verladestelle zu ermöglichen. Es werden mit dieser Revision einige Anpassungen zur Verbesserung der Subventionseffizienz vorgeschlagen.

Gestützt auf die geänderten Artikel 12 und 17 des Anschlussgleisgesetzes werden sodann neue Artikel 2 und 2a AnGV zu den Sicherheitsbestimmungen und zur Aufsichtstätigkeit unterbreitet.

### 2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Begriffe

*Infrastrukturbetreiberin / Eisenbahnverkehrsunternehmen*

Der bisherige Begriff Bahn nach heute geltendem Anschlussgleisgesetz (Art. 2 Bst. e AnG) wurde mit der Revision ersetzt durch:

- **Infrastrukturbetreiberin:** ein Eisenbahnunternehmen mit einer Infrastrukturkonzession nach Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG) (Bst. e)
- **Eisenbahnverkehrsunternehmen:** ein Eisenbahnunternehmen mit einer Konzession oder Bewilligung nach den Artikeln 4-6 des Personenbeförderungsgesetzes vom 18. Juni 1993 oder einer Bewilligung nach Artikel 9 EBG (Bst. e<sup>bis</sup>).

Diese Begriffe werden auch in der Anschlussgleisverordnung in den Artikeln 3, 6, Art. 8 Abs. 2, 11, 12, 15 Absatz 3, 22 Absatz 2, 23 Absatz 4 entsprechend angepasst.

*BAV*

Im Anschlussgleisgesetz wurden die Artikel 18 und 20 der Begriff Aufsichtsbehörde unter sprachlicher Anpassung durch "BAV" ersetzt. Diese Anpassung erfolgt auch in der Anschlussgleisverordnung in den Artikeln 8 Absätze 1, 2, 3, 10 Absatz 1 und 11.

*Ladegleis*

Nach Artikel 2 Bst. i des Anschlussgleisgesetzes wird der Begriff Ladegleis aufgehoben, da diese Gleise im Gesetz nicht vorkommen und in der Praxis weitgehend an Bedeutung verloren haben. Diese Anpassung erfolgt auch auf Verordnungsstufe in den Artikeln 15 und 18 Abs. 1 Bst. d AnGV.

### Art. 2 Sicherheitsbestimmungen neu

Die Sicherheitsbestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen und die elektrischen Anlagen von Bahnen sind insbesondere in den folgenden Erlassen festgehalten:

- Eisenbahngesetz (EBG)
- Eisenbahnverordnung (EBV)<sup>13</sup>
- Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen (VEAB)<sup>14</sup>
- Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)<sup>15</sup>
- Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen (AB-VEAB)<sup>16</sup>
- Verordnung des UVEK über die Zulassung von Triebfahrzeugführenden der Eisenbahnen (VTE)<sup>17</sup>

<sup>13</sup> 742.141.1

<sup>14</sup> 734.42

<sup>15</sup> 742.141.11

<sup>16</sup> keine SR-Nummer; der Text wird nicht in der Sammlung der eidgenössischen Gesetze veröffentlicht. Exemplare sind beim Bundesamt für Bauten und Logistik, (BBL), 3003 Bern, erhältlich

<sup>17</sup> SR 742.141.142.1

- Schweizerische Eisenbahnen. Schweizerische Fahrdienstvorschriften FDV vom 5. November 2007 (R 300.1-.15)<sup>18</sup>
- Vorschriften des Bundesamtes für Verkehr über den Erlass von Fahrdienst- und Betriebsvorschriften für Eisenbahnen (VEFB)<sup>19</sup>

Absatz 2 verpflichtet das UVEK dazu, die Notwendigkeit von Abweichungen von den Bestimmungen gemäss Abs. 1 zu prüfen. Die Abweichungen müssen den besonderen Verhältnissen in Anschlussgleisen Rechnung tragen. Dabei können sowohl Erleichterungen als auch Verschärfungen angeordnet werden.

## **Art. 11 Dienstvorschriften**

Sprachliche Anpassung.

### **Art. 14 Abs. 2 Voraussetzungen für die Gewährung von Finanzhilfen**

Nach geltendem Artikel 14 Absatz 2 Bst. a werden 7'500 Tonnen (Nettogewicht) oder 450 Wagen für Anschlüsse auf Bahnhöfen mit einer gesamten Jahresumschlagsmenge von mindestens 20'000 Tonnen verlangt. Wenn die Jahresumschlagsmenge von 20'000 Tonnen *nicht* erreicht wird (sowie für ausnahmsweise bewilligte Anschlüsse auf offener Strecke), werden hingegen 12'000 Tonnen oder 720 Wagen als Mindest-Transportaufkommen definiert (Bst. b).

Diese unterschiedlichen Mindestmengen sollen zur Vereinfachung des Verfahrens und zur Steigerung der Subventionseffizienz vereinheitlicht werden. Buchstabe a und b werden daher gestrichen und nur noch die im heutigen Buchstaben b genannten 12'000 t und 720 Wagen im Absatz 2 als anwendbare Umschlagmenge aufgenommen.

Die bisherige Grösse (7'500 Tonnen bzw. 450 Wagen) war zu tief angesetzt und daher als Vergabekriterium in den seltensten Fällen relevant. Durch die Erhöhung von 7'500 auf 12'000 Tonnen oder von 450 auf 720 Wagen werden nur wenige Gesuchsteller betroffen sein. Betrachtet man beispielsweise die letzten 8 Jahre, hätten von den rund 300 eingereichten Gesuchen nur 13 (knapp 4,5 Prozent) abgelehnt werden müssen.

### **Art. 15 Abs. 1 Höhe der Finanzhilfen**

Nach geltendem Artikel 15 Absatz 1 betragen Finanzhilfen bei Stammgleisen mindestens 50 und höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten (Bst. a); bei Verbindungs- und Ladegleisen mindestens 40 und höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten. In Ausnahmefällen, namentlich wenn der Bau des Gleises besonders aufwendige Anpassungen am Bahnnetz bedingt, kann das BAV die Finanzhilfe auf höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten erhöhen (Bst. b).

Neu betragen die Finanzhilfen einheitlich zwischen 40 und 60 Prozent der anrechenbaren Kosten. Dadurch wird die Transparenz erhöht. Mit dieser neuen Marge werden gleichzeitig Gesuchsteller, die grosse Verkehrsmengen auf die Schiene verlagern, belohnt. Daneben wird das Verfahren durch den weitgehenden Verzicht auf die Unterscheidung von Verbindungs- und Stammgleisen vereinfacht.

Gleichzeitig wird der maximale Beitrag, den der Bund an den anrechenbaren Kosten übernimmt, bestimmt. Der höchst mögliche Beitrag liegt bei 30 Franken pro jährlich durchschnittlich transportierter Tonne (ermittelt aus der im Gesuch angegebenen jährlich veranschlagten Transportmenge für die ersten 5 Jahre) oder bei 4'400 Franken pro Gleismeter.

<sup>18</sup> SR 742.173.001

<sup>19</sup> SR 742.170

Es wird auch bei der Bemessung der Mindesteffizienz nicht mehr zwischen Verbindungs- und Stammgleisen unterschieden. Die Unterscheidung nach Tonnagen bei Verbindungsgleisen und einer Obergrenze pro Gleisometer ermöglicht auch den Einbezug von Stammgleisen von Gemeinden, bei welchen die zukünftige Zahl der Anschliesser sowie der voraussichtlich verladenen Tonnen im Zeitpunkt der Planung bzw. Realisierung noch nicht möglich sind.

Mit dieser neuen Vorgabe wird der Bundesbeitrag sachgerecht begrenzt. Bei Anschlussgleisprojekten, die im Verhältnis zur auf der Schiene transportierten Menge sehr teuer sind, wird der maximale Bundesbeitrag je verlagerter Tonne plafoniert. Dies reduziert bei konkreten Gesuchen die Höhe des Bundesbeitrags und setzt zugleich Anreize für eine verhältnismässige Projektierung bzw. Redimensionierung bestimmter Projekte.

Die Höhe der entsprechenden Beträge, d.h. die zu erreichende Mindesteffizienz, wurde von der Arbeitsgemeinschaft planconsult und RappTrans in der Studie "Evaluation der Förderung von Anschlussgleisen" vom 30. März 2005<sup>20</sup> ermittelt und basiert auf einer Prüfung der Gesuche der vergangenen Jahre. Mit Blick auf die in den vergangenen 6 Jahren verfügbaren Neubauten und Erweiterungen wäre der vorgeschlagene Mindesteffizienz-Ansatz in 13 Fällen (d.h. 15% der Gesuche) zum Tragen gekommen. In der Summe hätten die Bundesbeiträge in den betroffenen Fällen um einen zweistelligen Millionenbetrag gekürzt werden können.

#### **Absatz 2**

Das Bundesamt berücksichtigt bei der Festlegung des Beitragssatzes die veranschlagte jährliche Transportmenge oder die Anzahl Wagenladungen und die Höhe der anrechenbaren Kosten.

Da in Absatz 1 nicht mehr zwischen Stamm- und Verbindungsgleisen unterschieden wird, erfolgt auch in diesem Absatz eine einheitliche Formulierung. Dieser Absatz entspricht weitgehend der bisherigen Regelung. Ausschlaggebend ist bei der Festlegung des Beitragssatzes die Transportmenge bzw. die Anzahl Wagen, die über das Anschlussgleis geführt werden. Hingegen ist es nicht relevant, ob z.B. zwei grosse oder eine Vielzahl kleinerer Verloader am Stammgleis angeschlossen sind. Nur bei Gesuchen von Gemeinden, bei denen der Eigenbeteiligung kein direkter Ertrag gegenübersteht, soll zukünftig noch die Zahl der mutmasslichen Anschliesser als Kriterium herangezogen werden können.

Die Analyse der Gesuche, die während der letzten 10 Jahre eingereicht wurden, zeigt, dass sich die finanziellen Auswirkungen der neuen Bestimmung in einem vernünftigen Rahmen halten. Die Bundesbeiträge hätten sich bei Anwendung der neuen Marge von 40 bis höchstens 60 Prozent der anrechenbaren Kosten bei den relevanten Projekten um ca. 520'000 Franken erhöht, verteilt auf eine Zeitspanne von 10 Jahren.

#### **Absatz 4**

Die Mindestgrenze von 50'000 Franken soll auf 30'000 Franken gesenkt werden. Damit erfolgt eine Angleichung an Artikel 6 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer vom 22. März 1985, MinVG<sup>21</sup> sowie Artikel 4 Absatz 4 VKV.

Mit der Senkung des Mindestbetrages können - bisher nicht förderungswürdige – kleine, aber die Verlagerung zusätzlich stützende Projekte unterstützt werden. Bei der Anschlussgleisfinanzierung liegt es gerade im Interesse der schweizerischen Verkehrspolitik, dass sich der Bund auch an "kleineren" Investitionsvorhaben beteiligen kann.

---

<sup>20</sup> <http://www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/index.html?lang=de>

<sup>21</sup> SR 725.116.2

### **Art. 16 Abs. 2 Anrechenbare Kosten**

Die bisherige Regelung, wonach bei der Erneuerung von Anschlussgleisen die anrechenbaren Kosten **nur zur Hälfte** anerkannt werden, wird durch die Streichung von Absatz 2 aufgehoben.

Im Rahmen dieser Verordnungsvorlage wird durch die Erhöhung der Mindesttransportmenge (Artikel 14 Abs. 2 AnGV) und der Definition eines maximalen Beitrages des Bundes pro Tonne/Gleismeter (Art. 15 Abs. 1) die Subventionseffizienz verbessert und die Anforderungen für den Erhalt von Bundesbeiträgen wesentlich erhöht.

Im Gegenzug wird eine Gleichbehandlung bei Anschlussgleiserneuerungen realisiert. Die Erneuerung von Anschlussgleisen sichert die Aufrechterhaltung des Anschlussgleisnetzes und leistet dadurch einen wesentlichen Beitrag für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Schweiz. Die bisherige Regelung, welche die anrechenbaren Kosten nur zur Hälfte anerkennt, hat in vielen Fällen dazu geführt, dass die Erneuerung der Anschlussweiche bzw. des gesamten Anschlussgleises aufgeschoben oder überhaupt nicht durchgeführt wurde. Dies trägt zum einen zur Erosion des Anschlussgleissystems bei. Zum anderen wird die Sicherheit des Bahnverkehrs beeinflusst: Da die Anschlussweiche die Schnittstelle zur öffentlichen Schieneninfrastruktur darstellt, ist von solchen Fehlanreizen neben der Sicherheit auf dem Anschlussgleis auch die Sicherheit des öffentlichen Netzes negativ betroffen. Durch die vorgesehene Neuregelung können Fehlanreize bei der Instandhaltung von Anschlussgleise vermieden und ein moderner Standard der Anschlussgleise ermöglicht werden.

### **Absatz 3 Bst. b**

Hier wird lediglich ein Schreibfehler der aktuellen AnGV korrigiert: Gleis**wa**agen, statt wie bisher Gleiswagen.

### **Art. 18 Abs. 1 Bst. d Gesuch**

Da nach Artikel 15 Absatz 2 AnGV "die mutmassliche Zahl der Anschliesser" nicht mehr relevant ist, erübrigt sich diese Angabe auch im Gesuch.

### **Art. 19 Abs. 1 Bst. c Zusicherung**

Hier folgt lediglich die Anpassung des Verweises auf Art. 15 Abs. 2, statt des bisherigen, falschen Verweises auf Art. 16. Gleichzeitig wird, da nach Artikel 15 Absatz 2 AnGV "die mutmassliche Zahl der Anschliesser" nicht mehr relevant ist, diese Angabe auch bei der Zusicherung gestrichen.

### **Art. 23 Rückforderung**

Hinsichtlich der Regelungen zur Rückforderung von Beihilfen erfolgen Präzisierungen. Grundsätzlich wird zwischen einer vollständigen und einer teilweisen oder anteilmässigen Rückforderung der Beihilfen unterschieden. Eine vollständige Rückforderung erfolgt, wenn ein Anschlussgleis nie genutzt wird oder die Mindesttransportmengen gemäss Artikel 14 AnGV nicht erreicht werden. Eine anteilmässige Rückforderung erfolgt, wenn die in der Zusicherungsverfügung (entsprechend dem Gesuch) veranschlagten Transportmengen innerhalb von fünf Jahren nicht erreicht werden oder das Anschlussgleis nach zwischenzeitlicher Nutzung geschlossen wird. In Ergänzung zur bisherigen Formulierung ist bei Nichterreichen der veranschlagten Transportmengen eine Rückforderung in Höhe der prozentualen Unterschreitung vorgesehen, was der heutigen Praxis entspricht.