



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

vom 25. September 2015

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf die Artikel 81a, 87 und 122 Absatz 1 der Bundesverfassung<sup>1</sup>,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 30. April 2014<sup>2</sup>,  
beschliesst:*

## 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

### Art. 1 Gegenstand und Geltungsbereich

<sup>1</sup> Dieses Gesetz regelt den Transport von Gütern auf der Schiene sowie den Bau und Betrieb von Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und von Anschlussgleisen.

<sup>2</sup> Es gilt sinngemäss auch für den Transport von Gütern mit Seilbahnen und auf dem Wasser.

### Art. 2 Grundsätze und Ziele

<sup>1</sup> Der Bund setzt Rahmenbedingungen für:

- a. eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports auf der Schiene, mit Seilbahnen und auf dem Wasser (Gütertransport);
- b. ein effizientes Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsträgern;
- c. den Bau und Betrieb geeigneter KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleise und deren optimale Anbindung an die Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastuktur;
- d. den diskriminierungsfreien Zugang zu den KV-Umschlagsanlagen und den Anschlussgleisen.

SR 742.41

<sup>1</sup> SR 101

<sup>2</sup> BBl 2014 3827

<sup>2</sup> Angebote des Gütertransports auf der Schiene müssen eigenwirtschaftlich sein. Der Bund kann jedoch:

- a. sich an Bestellungen von Angeboten durch Kantone beteiligen;
- b. die Entwicklung von neuen Angeboten fördern.

<sup>3</sup> 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.

### **Art. 3** Konzept für den Gütertransport auf der Schiene

<sup>1</sup> Der Bundesrat erarbeitet für den Gütertransport auf der Schiene ein Konzept nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Er legt darin die Grundlagen fest für die Entwicklung:

- a. der Rangierbahnhöfe und weiteren Anlagen nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe e des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>4</sup> (EBG);
- b. der Freiverlade nach Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe f EBG;
- c. der KV-Umschlagsanlagen;
- d. der Anschlussgleise;
- e. weiterer für den Gütertransport auf der Schiene bedeutender Einrichtungen.

<sup>3</sup> Er stimmt das Konzept mit der Entwicklung der Eisenbahn-, Strassen- und Hafeninfrastuktur, dem Sachplan Verkehr, den weiteren Sachplänen des Bundes und der kantonalen Richtplanung ab.

<sup>4</sup> Er bezieht die Kantone und die betroffenen Akteure frühzeitig in die Erarbeitung des Konzepts ein.

### **Art. 4** Enteignung

Für den Bau von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen kann das Enteignungsrecht nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930<sup>5</sup> über die Enteignung geltend gemacht werden.

### **Art. 5** Transport gefährlicher Güter

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter.

<sup>2</sup> Er erlässt insbesondere Vorschriften über:

- a. das Verfahren zur Überprüfung der Konformität von Gefahrgutumschliessungen mit den grundlegenden Anforderungen;
- b. das Verfahren zur Anerkennung von unabhängigen Stellen, die Konformitätsbewertungen durchführen.

<sup>3</sup> SR 700

<sup>4</sup> SR 742.101

<sup>5</sup> SR 711

**Art. 6** Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation

<sup>1</sup> Die Unternehmen sind im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation nach Artikel 119 des Militärgesetzes vom 3. Februar 1995<sup>6</sup> verpflichtet, Transporte zugunsten von Bund und Kantonen vorrangig durchzuführen.

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

**Art. 7** Ausservertragliche Haftung

Für die ausservertragliche Haftung der Unternehmen gelten die Artikel 40b–40f EBG<sup>7</sup>.

**2. Abschnitt: Finanzielle Förderung****Art. 8** Investitionsbeiträge

<sup>1</sup> Der Bund kann Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen leisten.

<sup>2</sup> Der Investitionsbeitrag des Bundes darf 60 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten. Bei Projekten von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden.

<sup>3</sup> Bei der Gewährung und der Bemessung der Beiträge sind verkehrs-, energie- und umweltpolitische Ziele, wirtschaftliche Kriterien, die Vorteile Dritter und insbesondere das Konzept nach Artikel 3 angemessen zu berücksichtigen.

<sup>4</sup> An den Bau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland kann der Bund neben Investitionsbeiträgen in Form von A-fonds-perdu-Beiträgen auch rückzahlbare Darlehen gewähren.

<sup>5</sup> Die Gewährung der Beiträge wird mit Auflagen verbunden, insbesondere soll damit ein diskriminierungsfreier Zugang zu den KV-Umschlagsanlagen sichergestellt werden.

<sup>6</sup> Der Bund kann überdies Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr leisten. Diese dürfen 50 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten.

<sup>7</sup> Die Bundesversammlung bewilligt durch einfachen Bundesbeschluss die für die Investitionsbeiträge notwendigen mehrjährigen Rahmenkredite.

<sup>6</sup> SR 510.10

<sup>7</sup> SR 742.101

**Art. 9** Betriebsbeiträge

<sup>1</sup> Bestellt ein Kanton ein Angebot des Gütertransports auf der Schiene, so kann der Bund sich an der Bestellung beteiligen. Die Finanzhilfe des Bundes darf die Höhe des Beitrags des Kantons nicht übersteigen. Diese Beschränkung gilt nicht für die Betriebsbeiträge für den Gütertransport auf dem Netz der Schmalspurbahnen.

<sup>2</sup> Der Bund kann neue Angebote des Gütertransports auf der Schiene fördern, bis sie eigenwirtschaftlich erbracht werden können, längstens jedoch während drei Jahren.

**Art. 10** Technische Neuerungen

Der Bund kann Investitionen in technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene fördern.

**3. Abschnitt: Bau und Betrieb von KV-Umschlagsanlagen****Art. 11**

<sup>1</sup> Der Bau und die Änderung von KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung richten sich nach dem EBG<sup>8</sup>.

<sup>2</sup> Der Bund legt im Konzept nach Artikel 3 die KV-Umschlagsanlagen von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung fest.

**4. Abschnitt: Bau und Betrieb von Anschlussgleisen****Art. 12** Erschliessung

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

**Art. 13** Baubewilligung, Betriebsbewilligung

<sup>1</sup> Der Bau und die Änderung von Anschlussgleisen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht.

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

<sup>3</sup> 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<sup>w</sup> EBG<sup>9</sup> erforderlich ist.

<sup>4</sup> Die Stellungnahme des BAV ist für die Leitbehörde verbindlich.

<sup>8</sup> SR 742.101

<sup>9</sup> SR 742.101

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

#### **Art. 14** Eisenbahnrechtliche Bestimmungen, Betriebsvorschriften

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Anschliesser erlassen die notwendigen Betriebsvorschriften.

<sup>3</sup> 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. 15** Pflicht zur Anschlussgewährung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Sie darf keine unverhältnismässigen Bedingungen an die Gewährung knüpfen.

<sup>3</sup> 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. 16** Eigentumsverhältnisse

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

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

#### **Art. 17** Vertragliche Regelungen

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin und die direkten Anschliesser regeln ihre Beziehungen in einem schriftlichen Anschlussvertrag.

<sup>2</sup> 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 Gleis aufführen.

<sup>3</sup> Die Anschliesser regeln ihre Beziehungen mit weiteren Beteiligten bezüglich des Anschlussgleises schriftlich.

#### **Art. 18**            Kosten

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

<sup>2</sup> 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 am Anschlussgleis beteiligen.

<sup>3</sup> Die Infrastrukturbetreiberin trägt die Kosten der Anpassung und des Ausbaus ihrer Anlagen, die durch das Anschlussgleis verursacht werden, einschliesslich der Anschlussvorrichtung.

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

#### **Art. 19**            Gegenseitige Pflichten unter Anschliessern

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> Der Anschliesser muss sein Anschlussgleis gegen Entschädigung für die Durchfahrt Dritter anpassen. Vorteile, die dem Anschliesser aus der Anpassung erwachsen, werden angerechnet. Der Anschliesser kann einen Kostenvorschuss verlangen.

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

### **5. Abschnitt: Wagenverwendungsvertrag und Beförderungsvertrag**

#### **Art. 20**            Wagenverwendungsvertrag

<sup>1</sup> Der Wagenverwendungsvertrag regelt die Benützung von Eisenbahnwagen zur Durchführung von Beförderungen nach diesem Gesetz.

<sup>2</sup> Für den Wagenverwendungsvertrag gilt im nationalen und im internationalen Verkehr Anhang D (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr – CUV) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999<sup>10</sup> (COTIF).

<sup>10</sup> SR 0.742.403.12

<sup>3</sup> Der Bundesrat kann für den nationalen Verkehr abweichende Vorschriften erlassen.

#### **Art. 21** Beförderungsvertrag

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

<sup>2</sup> Der Beförderungsvertrag bedarf zu seiner Gültigkeit keiner besonderen Form.

<sup>3</sup> Im Übrigen gilt für den Beförderungsvertrag im nationalen und im internationalen Verkehr Anhang B (Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern – CIM) zum COTIF<sup>11</sup>.

<sup>4</sup> Der Bundesrat kann für den nationalen Verkehr abweichende Vorschriften erlassen.

### **6. Abschnitt: Aufsicht, Rechtsschutz und Strafbestimmungen**

#### **Art. 22** Aufsicht über die Anschlussgleise

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Im Übrigen unterstehen die Anschlussgleise der Aufsicht der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde.

<sup>4</sup> 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. 23** Rechtsschutz

<sup>1</sup> Das BAV entscheidet über Streitigkeiten betreffend:

- a. die Pflicht zur Anschlussgewährung (Art. 15) und die dem Anschliesser auferlegten Bedingungen;
- b. die Anwendung des EBG<sup>12</sup>, namentlich auf Bau und Betrieb der Anschlussgleise, auf deren Kreuzungen mit Strassen und anderen Anlagen sowie auf die Fahrzeuge;

<sup>11</sup> SR 0.742.403.12

<sup>12</sup> SR 742.101

c. die Erfordernisse der Sicherheit bei Bau, Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der Anschlussgleise.

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

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

<sup>4</sup> Über Streitigkeiten nach Artikel 40<sup>a</sup><sup>bis</sup> Absatz 1 EBG entscheidet die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr.

<sup>5</sup> Alle übrigen Streitigkeiten entscheidet die nach kantonalem Recht zuständige Behörde.

#### **Art. 24** Strafbestimmungen

<sup>1</sup> Mit Busse bis zu 100 000 Franken wird bestraft, wer einer Ausführungsvorschrift zu Artikel 5 Absatz 1 oder Artikel 6 Absatz 2 zuwiderhandelt, deren Verletzung vom Bundesrat für strafbar erklärt wird.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Wer fahrlässig handelt, wird mit Busse bis zu 50 000 Franken bestraft.

<sup>4</sup> Verfolgung und Beurteilung der Straftaten obliegen den Kantonen.

### **7. Abschnitt: Schlussbestimmungen**

#### **Art. 25** Vollzug

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt die Ausführungsvorschriften.

<sup>2</sup> Er kann insbesondere Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen im Gütertransport zu verhindern.

#### **Art. 26** Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

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

#### **Art. 27** Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> Für nach bisherigem Recht bestellte Angebote können noch während höchstens drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes altrechtliche Vereinbarungen abgeschlossen werden.

<sup>2</sup> Anschlussvorrichtungen an das Netz einer Infrastrukturbetreiberin gehen ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes entschädigungslos in deren Eigentum über.



<sup>3</sup> Anschliesser, die das Eigentum an solchen Anschlussvorrichtungen behalten wollen, haben dies der Infrastrukturbetreiberin innert eines Jahres ab Inkrafttreten dieses Gesetzes schriftlich mitzuteilen. Sie bleiben in diesem Fall für die Finanzierung von Unterhalt, Erneuerung und Ausbau der Anschlussvorrichtungen verantwortlich.

**Art. 28** Referendum, Inkrafttreten und Geltungsdauer

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

<sup>3</sup> Artikel 9 gilt bis zum 31. Dezember 2027.

Nationalrat, 25. September 2015

Der Präsident: Stéphane Rossini  
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Ständerat, 25. September 2015

Der Präsident: Claude Hêche  
Die Sekretärin: Martina Buol

*Ablauf der Referendumsfrist und Inkraftsetzung*

<sup>1</sup> Die Referendumsfrist für dieses Gesetz ist am 14. Januar 2016 unbenützt abgelaufen.<sup>13</sup>

<sup>2</sup> Es wird mit Ausnahme der Bestimmungen im nachstehenden Absatz 3, auf den 1. Juli 2016 in Kraft gesetzt.

<sup>3</sup> Artikel 9a Absatz 2 und 3, 9b und 9c des Eisenbahngesetzes (Anhang Ziff. II 3) treten am 1. Januar 2017 in Kraft.

25. Mai 2016

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Johann N. Schneider-Ammann  
Der Bundeskanzler: Walter Thurnherr

## **Aufhebung und Änderung anderer Erlasse**

### I

Die folgenden Erlasse werden aufgehoben:

1. Gütertransportgesetz vom 19. Dezember 2008<sup>14</sup>;
2. Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990<sup>15</sup> über die Anschlussgleise.

### II

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

## **1. Bundesgesetz vom 22. März 1985<sup>16</sup> über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe**

*Gliederungstitel vor Art. 18*

### **5. Kapitel: Übrige werkgebundene Beiträge**

#### **1. Abschnitt:**

#### **Beiträge an Anschlussgleise sowie zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge**

*Art. 18*

<sup>1</sup> Der Bund kann aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen Beiträge an die Kosten des Baus, der Erweiterung und der Erneuerung von Anschlussgleisen und Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr ausrichten sowie Investitions- und Betriebsbeiträge zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge auf Eisenbahnen leisten.

<sup>2</sup> Die Beiträge werden ausgerichtet, soweit die Eigenwirtschaftlichkeit nicht erreicht werden kann. Der Bund achtet dabei auf die Sicherstellung eines diskriminierungs-freien Betriebs.

<sup>3</sup> Beiträge an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge werden ausgerichtet, soweit dadurch Tarifverbilligungen ermöglicht werden.

<sup>4</sup> Die Artikel 8, 9 und 28 Absatz 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. September 2015<sup>17</sup> sind anwendbar.

<sup>14</sup> AS 2009 5597 6019, 2012 5619, 2013 1603

<sup>15</sup> AS 1992 565, 1995 3517, 2000 2355, 2006 2197, 2007 5779, 2009 5597 5973

<sup>16</sup> SR 725.116.2

<sup>17</sup> SR 742.41

*2. Abschnitt (Art. 21 und 22)**Aufgehoben***2. Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958<sup>18</sup>***Art. 30 Abs. 4 und 5*

<sup>4</sup> Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Beförderung von Tieren sowie von gesundheitsschädlichen oder ekelerregenden Stoffen und Gegenständen.

<sup>5</sup> Er erlässt Vorschriften über die Beförderung von gefährlichen Gütern. Er legt fest, welche Strecken von Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern aus in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen oder zwecks Verkehrslenkung nicht oder nur beschränkt befahren werden dürfen. Für Gefahrgutumschliessungen regelt er:

- a. das Verfahren zur Überprüfung der Konformität mit den grundlegenden Anforderungen;
- b. das Verfahren zur Anerkennung von unabhängigen Stellen, die Konformitätsbewertungen durchführen.

**3. Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957<sup>19</sup>***Art. 9a Abs. 2 und 3**Aufgehoben**Art. 9b*            *Netznutzung und Trassenzuteilung*

<sup>1</sup> Der Bundesrat legt in einem Netznutzungskonzept die Anzahl Trassen fest, die für jede Verkehrsart mindestens zu reservieren sind. Dabei berücksichtigt er insbesondere:

- a. die Zwecke der von Bund, Kantonen und Privaten getätigten oder beschlossenen Investitionen für den Eisenbahnverkehr;
- b. die Bedürfnisse nach abgestimmten Transportketten im Personenverkehr und im Gütertransport;
- c. die Kapazitäten, die für die Befriedigung der erwarteten Nachfrage im Personenverkehr und im Gütertransport erforderlich sind;
- d. die Ermöglichung einer wirtschaftlichen Abwicklung des Personenverkehrs und des Gütertransports auf der Schiene.

<sup>18</sup> SR 741.01

<sup>19</sup> SR 742.101

<sup>2</sup> Er passt das Konzept bei Bedarf den veränderten Bedingungen an.

<sup>3</sup> Die Infrastrukturbetreiberinnen erstellen für jedes der sechs Jahre vor dem jeweiligen Fahrplanjahr einen Netznutzungsplan. Sie konkretisieren darin das Netznutzungskonzept und halten insbesondere die Verteilung der Trassen auf die Verkehrsarten im Tages- und Wochenverlauf fest. Sie unterbreiten ihre Netznutzungspläne dem BAV zur Genehmigung.

<sup>4</sup> Die Trassen werden nach den Vorgaben der Netznutzungspläne zugeteilt. Soweit freie Kapazitäten bestehen, hat der vertaktete Personenverkehr Vorrang. Der Bundesrat kann Ausnahmen von dieser Priorität unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und raumplanerischer Anliegen vorsehen.

<sup>5</sup> Das BAV regelt das Verfahren zur Trassenzuteilung und die Einzelheiten zu den Netznutzungsplänen.

#### *Art. 9c*

#### *Bisheriger Art. 9b*

#### *Art. 38 Abs. 1<sup>bis</sup>*

<sup>1bis</sup> Der Entzug bereits zugeteilter Trassen begründet keinen Anspruch auf Schadenersatz, sofern er im Zusammenhang mit einer unvorhersehbaren Sperrung einer Strecke erfolgt und der bestmöglichen Auslastung der vorhandenen Kapazität dient.

#### *Art. 40<sup>a</sup><sup>bis</sup> Abs. 1 und 5*

<sup>1</sup> Die SKE entscheidet über Streitigkeiten betreffend:

- a. die Gewährung des Netzzugangs;
- b. die Netzzugangsvereinbarungen;
- c. die Berechnung des Entgelts für die Benützung der Infrastruktur;
- d. den Zugang zu Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und Anschlussgleisen, die vom Bund mitfinanziert wurden.

<sup>5</sup> Hat die SKE grundsätzliche Fragen zu beurteilen, die das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995<sup>20</sup> berühren, so hört sie die Wettbewerbskommission an. Sie führt deren Stellungnahme in ihrem Entscheid an.

#### *Art. 40<sup>a</sup><sup>ter</sup>* Grundzüge des Klageverfahrens

<sup>1</sup> Für das Klageverfahren vor der SKE gelten die Artikel 7–43 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>21</sup> (VwVG) sowie die in einem erstinstanzlichen Klageverfahren sinngemäss anwendbaren Bestimmungen des VwVG über das Beschwerdeverfahren, insbesondere die Artikel 52, 56, 57, 60 und 63–71 VwVG.

<sup>20</sup> SR 251

<sup>21</sup> SR 172.021

<sup>2</sup> Nebenintervention, Klagehäufung, Streitgenossenschaft und Widerklage sind zulässig. In diesen Fällen gelten die Artikel 15, 24, 26 und 31 des Bundesgesetzes vom 4. Dezember 1947<sup>22</sup> über den Bundeszivilprozess sinngemäss.

<sup>3</sup> Rechtsschriften und Beilagen sind in je einem Exemplar für die SKE und für jede Gegenpartei einzureichen.

*Art. 40<sup>quater</sup>* Einleitung des Klageverfahrens

<sup>1</sup> Die Präsidentin oder der Präsident leitet das Klageverfahren durch die schriftliche Bestätigung des Empfangs der Klage ein.

<sup>2</sup> Erachtet sie oder er die Klage nicht im Voraus als unzulässig, so wird die Gegenpartei zur Vernehmung aufgefordert.

*Art. 40<sup>quinquies</sup>* Besetzung für den Entscheid

<sup>1</sup> Die SKE entscheidet in der Besetzung der gesamten Kommission. Über Rechtsfragen von untergeordneter Bedeutung entscheidet sie in der Besetzung mit der Präsidentin oder dem Präsidenten und zwei weiteren Mitgliedern.

<sup>2</sup> Die Präsidentin oder der Präsident befindet nach Abschluss des Instruktionsverfahrens, ob drei Mitglieder oder die gesamte Kommission über die Klage entscheiden, und bezeichnet die Mitglieder, die am Entscheid mitwirken.

*Art. 40<sup>sexies</sup>* Datenbearbeitung

Die SKE ist befugt, im Rahmen der Marktüberwachung die notwendigen Daten bei den Eisenbahnunternehmen zu erheben und auf andere Weise zu bearbeiten. Die Eisenbahnunternehmen müssen die erforderlichen Angaben einreichen.

*Art. 40b Abs. 2 Bst. b und 3*

<sup>2</sup> Er haftet für Schäden:

- b. an beförderten Sachen ausschliesslich nach dem Obligationenrecht<sup>23</sup> und den massgeblichen internationalen Vereinbarungen.

<sup>3</sup> Soweit die Haftung nach Absatz 2 nicht im Personenbeförderungsgesetz oder im Gütertransportgesetz vom 25. September 2015<sup>24</sup> geregelt ist, gelten ausschliesslich die vertragsrechtlichen Bestimmungen des Obligationenrechts.

<sup>22</sup> SR 273

<sup>23</sup> SR 220

<sup>24</sup> SR 742.41

*Art. 62*            Umfang der Infrastruktur

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

- a. der Fahrweg;
- b. die Stromversorgungsanlagen, insbesondere Unterwerke und Gleichrichter;
- c. die Sicherungsanlagen;
- d. die Publikumsanlagen;
- e. die Rangierbahnhöfe sowie Anlagen zum Annehmen und Formieren von Zügen;
- f. die öffentlichen Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladepätzen, in denen selbstständig und unabhängig Güter umgeschlagen werden können (Freiverlade);
- g. die Rangiertriebfahrzeuge in Rangierbahnhöfen;
- h. die für den Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur nach den Buchstaben a–g notwendigen Dienstgebäude und Räume.

<sup>2</sup> 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:

- a. Anlagen für den Tagesunterhalt des Rollmaterials;
- b. Kraftwerke und Übertragungsleitungen;
- c. Verkaufsanlagen;
- d. Räume für Nebenbetriebe;
- e. Diensträume für Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- f. Dienstwohnungen;
- g. Kräne und andere Umschlagsgeräte auf Freiverladen;
- h. Umschlagsanlagen für den Gütertransport einschliesslich der Kran- und Verladegleise.

<sup>3</sup> Zu den Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes, jedoch nicht zur Infrastruktur gehören:

- a. Gleisanlagen und Gebäude für den Rollmaterialunterhalt (Unterhaltsanlagen, Werkstätten);
- b. Gleisanlagen und Gebäude für das längerfristige Abstellen von Rollmaterial (Abstellanlagen);
- c. Gleisanlagen auf Eisenbahnbaustellen oder als Zufahrt zu solchen Baustellen (Werkgleise).

<sup>4</sup> Ebenfalls nicht zur Infrastruktur gehört die Erbringung von Verkehrsleistungen im Güter- und Personenverkehr.