

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

vom ...

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf die Artikel 87 und 122 Absatz 1 der Bundesverfassung<sup>1</sup>,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...<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 Güterverkehrsanlagen (Anschlussgleise und Umschlagsanlagen).

<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;
- b. ein effizientes Zusammenwirken der Verkehrsträger bei der Güterversorgung;
- c. geeignete Güterverkehrsanlagen und deren Anbindung an die Eisenbahninfrastruktur; und
- d. den diskriminierungsfreien Zugang zu den Güterverkehrsanlagen.

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

- a. gemeinsam mit den Kantonen Angebote sicherstellt, die nicht kostendeckend sind;
- b. die Entwicklung von neuen Angeboten befristet fördert; oder
- c. die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs fördert.

---

<sup>1</sup> SR 101

<sup>2</sup> BBl 2013 ...

<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.

<sup>4</sup> Er kann die Zusammenarbeit der Unternehmen untereinander und mit den Kundinnen und Kunden regeln, um die Leistungsfähigkeit und Benützungsfreundlichkeit des Güterverkehrs zu fördern.

### **Art. 3** Konzept

<sup>1</sup> Der Bundesrat erarbeitet ein Konzept nach Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979<sup>3</sup> für die Entwicklung der bedeutenden Güterverkehrsanlagen und deren Abstimmung mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur.

<sup>2</sup> Dabei hört er auch die betroffenen Akteure an.

### **Art. 4** Transport gefährlicher Güter

<sup>1</sup> Der Bundesrat erlässt Vorschriften über den Transport gefährlicher Güter auf Schiene und Strasse.

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

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

### **Art. 5** 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>4</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.

## **2. Abschnitt: Finanzielle Förderung**

### **Art. 6** Investitionsbeiträge

<sup>1</sup> Beiträge des Bundes an die Kosten des Baus von Güterverkehrsanlagen dürfen 60 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten. Bei Projekten von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung kann der Beitrag des Bundes maximal 80 Prozent betragen.

---

<sup>3</sup> SR 700

<sup>4</sup> SR 510.10

<sup>2</sup> Bei der Gewährung und der Bemessung der Beiträge sind verkehrs- und umweltpolitische Ziele und insbesondere das Konzept nach Artikel 3 angemessen zu berücksichtigen.

<sup>3</sup> Die Gewährung der Beiträge kann mit Auflagen verbunden werden, insbesondere um einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Anlagen sicherzustellen.

<sup>4</sup> Beiträge an Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr, welche im Ausland erstellt werden, können auch in Form von rückzahlbaren Darlehen gewährt werden.

#### **Art. 7** Betriebsbeiträge

<sup>1</sup> Zur Sicherstellung nicht kostendeckender Angebote des Gütertransports auf der Schiene kann der Bund Beiträge an die ungedeckten Kosten dieser Angebote leisten, indem er sich an den Bestellungen der Kantone beteiligt.

<sup>2</sup> Der Bund kann Eisenbahnunternehmen und Dritten die ungedeckten Kosten der von ihm bestellten Leistungen des alpenquerenden kombinierten Verkehrs abgelten.

<sup>3</sup> Er kann neue Angebote des Gütertransports auf der Schiene fördern, bis sie eigenwirtschaftlich erbracht werden können, längstens jedoch während drei Jahren.

#### **Art. 8** Technische Neuerungen

Der Bund kann Investitionen in technische Neuerungen im Schienengüterverkehr fördern.

### **3. Abschnitt: Bewilligungsverfahren**

#### **Art. 9** Erschliessung

Die Kantone und die Gemeinden sorgen mit Massnahmen der Raumplanung dafür, dass die Industrie- und Gewerbezone so weit wie möglich mit Anschlussgleisen erschlossen werden.

#### **Art. 10** Baubewilligung

<sup>1</sup> Der Bau, die Änderung und der Rückbau von Güterverkehrsanlagen bedürfen einer Baubewilligung nach kantonalem Recht.

<sup>2</sup> Die nach kantonalem Recht für die Erteilung der Baubewilligung zuständige Behörde (Leitbehörde) holt vor ihrer Entscheidung beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Stellungnahme bezüglich der Einhaltung der eisenbahntechnischen Bestimmungen ein (Art. 12). Das BAV stützt sich dabei auf die Stellungnahme der Infrastrukturbetreiberin.

<sup>3</sup> Die Stellungnahme des BAV ist für die Leitbehörde verbindlich.

<sup>4</sup> Die Baubewilligung ist dem BAV zu eröffnen. Dieses ist berechtigt, dagegen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.

**Art. 11** Enteignung

<sup>1</sup> Für den Bau von Güterverkehrsanlagen kann das Enteignungsrecht nach der Bundesgesetzgebung über die Enteignung in Anspruch genommen werden (Art. 1 des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930<sup>5</sup> über die Enteignung, EntG). Das Enteignungsverfahren kommt erst zur Anwendung, wenn die Bemühungen um einen freihändigen Erwerb der erforderlichen Rechte oder um eine Landumlegung nicht zum Ziel führen.

<sup>2</sup> Innerhalb der Auflagefrist sind bei der Leitbehörde auch sämtliche enteignungsrechtlichen Einwände sowie Begehren um Entschädigung oder Sachleistung geltend zu machen. Nachträgliche Einsprachen und Begehren nach den Artikeln 39–41 EntG<sup>6</sup> sind bei der Leitbehörde einzureichen.

<sup>3</sup> Nach Abschluss des Baubewilligungsverfahrens wird, soweit erforderlich, das Schätzungsverfahren vor der Eidgenössischen Schätzungskommission (Schätzungskommission) nach den Bestimmungen des EntG<sup>7</sup> durchgeführt. Es werden nur angemeldete Forderungen behandelt.

<sup>4</sup> Die Leitbehörde übermittelt der Schätzungskommission die genehmigten Pläne, den Enteignungsplan, die Grunderwerbstabelle und die angemeldeten Forderungen.

**Art. 12** Technische Bestimmungen der Eisenbahngesetzgebung,  
Betriebsvorschriften

<sup>1</sup> Die technischen Bestimmungen der Gesetzgebung über die Eisenbahnen gelten auch für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung von Güterverkehrsanlagen.

<sup>2</sup> Das BAV kann die Anforderungen reduzieren.

<sup>3</sup> Die Anschliesser erlassen in Abstimmung mit der Infrastrukturbetreiberin die für den Betrieb und die Instandhaltung notwendigen Betriebsvorschriften. Sie legen diese dem BAV frühzeitig, in der Regel drei Monate vor der beabsichtigten Inkraftsetzung, vor.

**4. Abschnitt: Beziehungen zwischen Infrastrukturbetreiberin und Anschliessern**

**Art. 13** 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>5</sup> SR 711

<sup>6</sup> SR 711

<sup>7</sup> SR 711

<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. 14**            Eigentumsverhältnisse

<sup>1</sup> Die Güterverkehrsanlage und der Boden, auf dem sie liegt, können verschiedene Eigentümer haben.

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

#### **Art. 15**            Anschlussvertrag

<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.

#### **Art. 16**            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.

#### **Art. 17**            Kosten

<sup>1</sup> Wird nichts anderes vereinbart, so trägt der Anschliesser die Kosten von Bau, Betrieb, Instandhaltung, Anpassung und Rückbau des Anschlussgleises und der jeweils zugehörigen Einrichtungen.

<sup>2</sup> Die Infrastrukturbetreiberin trägt die Kosten der Anpassung und des Ausbaus ihrer Anlagen, die durch das Anschlussgleis oder die Umschlagsanlage verursacht werden.

<sup>3</sup> Im Falle des Rückbaus des Anschlussgleises kann der Anschliesser an den Kosten der Infrastrukturbetreiberin beteiligt werden.

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

### **Art. 18**           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 (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999<sup>8</sup>.

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

### **Art. 19**           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 Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999<sup>9</sup>.

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

### **Art. 20**           Haftung

<sup>1</sup> Wer eine Güterverkehrsanlage betreibt oder benutzt, haftet für den Schaden, wenn die charakteristischen Risiken, die mit dem Betrieb einer solchen Anlage verbunden sind, dazu führen, dass ein Mensch getötet oder verletzt wird oder ein Sachschaden entsteht.

<sup>2</sup> Er wird von der Haftpflicht entlastet, wenn höhere Gewalt oder grobes Verschulden der geschädigten oder einer dritten Person so sehr zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, dass sie als dessen Hauptursache anzusehen sind.

<sup>3</sup> Im Übrigen gelten für die Haftung die Bestimmungen gemäss Artikel 19 Absatz 3 sowie das Obligationenrecht.

---

<sup>8</sup> SR 0.742.403.12

<sup>9</sup> SR 0.742.403.12

## 6. Abschnitt: Aufsicht, Rechtspflege und Strafbestimmungen

### Art. 21 Aufsicht über die Güterverkehrsanlagen

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

<sup>2</sup> Es hebt Beschlüsse und Anordnungen von Organen oder Dienstleistungen der Unternehmen auf oder verhindert ihre Durchführung, wenn sie gegen dieses Gesetz, die Bewilligung oder internationale Vereinbarungen verstossen oder wichtige Landesinteressen verletzen.

<sup>3</sup> Es 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 oder angepasst werden. Hieraus entsteht kein Anspruch auf Entschädigung.

<sup>4</sup> Im Übrigen unterstehen die Güterverkehrsanlagen der Aufsicht durch die Leitbehörde oder der durch das kantonale Recht bestimmten Behörde. Diese Behörde ist namentlich für den Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung bei Güterverkehrsanlagen zuständig.

<sup>5</sup> Die Anschliesser stellen dem BAV und der Leitbehörde kostenlos das für die Aufsicht in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich notwendige Personal und Material zur Verfügung und erteilen alle erforderlichen Auskünfte.

### Art. 22 Rechtsschutz

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

- a. die Anwendbarkeit dieses Gesetzes;
- b. die Anschlusspflicht und die dem Anschliesser auferlegten Bedingungen;
- c. die Anwendung des Eisenbahngesetzes<sup>10</sup>, namentlich auf Bau und Betrieb der Güterverkehrsanlagen, auf deren Kreuzungen mit Strassen und anderen Anlagen sowie auf die Fahrzeuge;
- d. die Erfordernisse der Sicherheit bei Bau, Betrieb und Instandhaltung der Güterverkehrsanlagen;

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

<sup>3</sup> Vermögensrechtliche Streitigkeiten zwischen der Kundin oder dem Kunden und dem Unternehmen sowie zwischen dem Eisenbahnunternehmen und Anschliessern entscheidet das Zivilgericht.

<sup>4</sup> Alle übrigen Streitigkeiten entscheidet die nach kantonalem Recht zuständige Behörde.

### Art. 23 Übertretungen

Mit Busse wird bestraft, wer vorsätzlich eine Pflicht nach Artikel 5 verletzt.

---

<sup>10</sup> SR 742.101

**Art. 24** Vergehen

<sup>1</sup> Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe wird bestraft, wer vorsätzlich einer Ausführungsvorschrift zu Artikel 4 Absatz 1, deren Verletzung vom Bundesrat für strafbar erklärt wird, zuwiderhandelt.

<sup>2</sup> Handelt der Täter fahrlässig, so ist die Strafe eine Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen.

**Art. 25** Zuständigkeit

Die Verfolgung und Beurteilung von Übertretungen und Vergehen gegen Bestimmungen dieses Gesetzes ist Sache der Kantone.

**7. Abschnitt: Schlussbestimmungen**

**Art. 26** Vollzug

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

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

**Art. 27** Aufhebung und Änderung bisherigen Rechts

Die Aufhebung und die Änderung bisherigen Rechts werden im Anhang geregelt.

**Art. 28** 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> Die Bestimmungen des 2. Abschnitts gelten bis zum 31. Dezember 2027

**Art. 29** Referendum und Inkrafttreten

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

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



## **Aufhebung und Änderung bisherigen Rechts**

### I

Folgende Erlasse werden aufgehoben:

1. Gütertransportgesetz vom 19. Dezember 2008<sup>11</sup>
2. Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990<sup>12</sup> über die Anschlussgleise

### II

Die nachstehenden Gesetze werden wie folgt geändert:

#### **1. Bundesgesetz vom 22. März 1985<sup>13</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 von Anschlussgleisen 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 volle Eigenwirtschaftlichkeit nicht erreicht werden kann.

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

*2. Abschnitt (Art. 21 und 22)*

*Aufgehoben*

---

<sup>11</sup> AS 2009 5597 6019

<sup>12</sup> AS 1992 3517, 2000 2355, 2006 2197, 2007 5779, 2009 5597, 5973

<sup>13</sup> SR 725.116.2

## **2. Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958<sup>14</sup>**

### *Art. 30*

<sup>4</sup> Der Bundesrat erlässt im Rahmen der dem Bund zustehenden Befugnisse Vorschriften über die Beförderung von Tieren sowie von gefährlichen, gesundheitsschädlichen oder ekelerregenden Stoffen und Gegenständen.

<sup>5</sup> Er erlässt für den Transport gefährlicher Güter insbesondere Vorschriften über:

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

## **3. Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957<sup>15</sup>**

### *Art. 9a*           Gewährung des Netzzugangs

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin gewährt den Eisenbahnverkehrsunternehmen den diskriminierungsfreien Netzzugang.

<sup>2</sup> Der Netzzugang auf einem örtlich und zeitlich bestimmten Fahrweg (Trasse) kann von jedem Unternehmen beantragt werden, das an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert ist. Das Unternehmen muss spätestens einen Monat vor Betriebsaufnahme einen Netzzugangsbewilligung vorlegen oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs beauftragen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Verkehr durchführt, muss die Sicherheitsbescheinigung spätestens bei der Aufnahme des Verkehrs vorlegen.

<sup>3</sup> Trassen dürfen weder verkauft noch auf ein anderes Unternehmen übertragen werden. Der Auftrag nach Absatz 2 gilt nicht als Verkauf oder Übertragung.

<sup>4</sup> Der Bundesrat legt die weiteren Grundsätze des Netzzugangs fest und regelt die Einzelheiten. Er kann mit anderen Staaten Abkommen abschliessen, welche die Gewährung des Netzzugangs für ausländische Unternehmen vorsehen. Er berücksichtigt dabei den Grundsatz der Gegenseitigkeit.

### *Art. 9b*           Netznutzung und Trassenvergabe

<sup>1</sup> Der Bundesrat legt im Rahmen einer rollenden Planung die minimale Anzahl Trassen für jede Verkehrsart in einem Netznutzungskonzept fest. Dabei berücksichtigt er insbesondere die Bedürfnisse abgestimmter Transportketten des Personenverkehrs sowie einer wirtschaftlichen Abwicklung des Schienengüterverkehrs.

---

<sup>14</sup> SR 741.01

<sup>15</sup> SR 742.101

<sup>2</sup> Die Infrastrukturbetreiberinnen erstellen für die sechs Jahre vor dem jeweiligen Fahrplanjahr je einen Netznutzungsplan. Diese Netznutzungspläne konkretisieren das Netznutzungskonzept und halten insbesondere die Verteilung der Trassen auf die Verkehrsarten im Tages und Wochenverlauf fest. Sie sind dem BAV zur Genehmigung zu unterbreiten.

<sup>3</sup> Die Trassenzuteilung erfolgt nach den Vorgaben der Netznutzungspläne. Soweit diese freie Kapazitäten ausweisen, hat der vertaktete Personenverkehr Vorrang. Der Bundesrat kann Ausnahmen von dieser Priorität unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und raumplanerischer Anliegen gewähren.

<sup>4</sup> Das BAV regelt das Verfahren zur Trassenvergabe.

*Art. 9c*

*Bisheriger Art. 9b*

*Art. 40a<sup>bis</sup>*            Aufgaben

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 Anlagen für den Gütertransport;
- e. Diskriminierungen im Gütertransport.

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

<sup>2</sup> Er haftet für Schäden:

a. ...

b. an beförderten Sachen ausschliesslich nach dem Obligationenrecht<sup>16</sup> und den massgeblichen internationalen Abkommen.

## **4. Bundesgesetz vom 20. März 1998<sup>17</sup> über die Schweizerischen Bundesbahnen**

*Art. 3 Abs. 1*

<sup>1</sup> Die SBB erbringen als Kernaufgabe Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr, namentlich in der Bereitstellung der Infrastruktur, im Personenfernverkehr und im regionalen Personenverkehr sowie in den damit zusammenhängenden Bereichen. Sie können auch Dienstleistungen im Güterverkehr erbringen.

---

<sup>16</sup> SR 220

<sup>17</sup> SR 742.31

Gütertransportgesetz

*Art. 8 Abs. 6*

<sup>5</sup> Die Einstellung des Angebots im Einzelwagenladungsverkehr bedarf der Zustimmung der Generalversammlung.

