

**Anschlussgleise – Private Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr**

# Was haben Gemeinden mit Fragen über Anschlussgleise zu tun?

*Verkehrsplanerische Ansprüche und Forderungen nach ökonomischer Energienutzung ebenso wie die Notwendigkeit, die Luftschadstoffe zu reduzieren, und nicht zuletzt neuzeitliche Vorstellungen über die effiziente Nutzung des Raumes sind die hauptsächlichsten Gründe dafür, dass der Güterverkehr auf der Schiene aus der Sicht des schonenden Umgangs mit der Umwelt gute Zukunftsaussichten hat bzw. haben muss. Eine besondere Stellung, weil für den gesamten Güterverkehr wirtschaftlich schon heute sehr bedeutungsvoll, haben dabei die privaten Anschlussgleise. Der folgende Beitrag vermittelt dazu einige zusammenfassende Informationen und geht insbesondere auch auf (Rechts- und Verfahrens-)Fragen ein, die Gemeinden dabei interessieren können.*

Bei den Anschlussgleisen handelt es sich um private Infrastruktur zum Transport von Gütern mit der Bahn, die zusammen mit den Produktions- oder Vertriebsstätten privat geplant, gebaut, finanziert und betrieben wird. Anschlussgleise sind Anfang und Ende einer lückenlosen Verkettung von Unternehmungen,

die den Transport ohne Umladen von Haus zu Haus über das öffentliche Schienennetz ermöglichen. Sie sind damit Teil des öffentlichen Verkehrs. Moderne Schlagworte wie Privatisierung, Trennung von Infrastruktur und Betrieb, outsourcing, schlanke SBB usw. sind dank dieser privaten Infrastruktur auch zum Vorteil des öffentlichen Verkehrs längst Realität. Rund 2300 private Anschlussgleise mit einem Investitionsvolumen von ca. 1,5 Milliarden Franken existieren in der Schweiz. Durch sie sind um die 4000 Betriebe ans öffentliche Schienennetz angebunden.

## Neues Bundesgesetz über die Anschlussgleise

Die Anschlussgleise finden ihre gesetzliche Grundlage im Bundesgesetz über die Anschlussgleise (AnGG), das am 15. März 1992 nach umfassender Revision in Kraft getreten ist. Das AnGG regelt die Beziehungen zwischen der Bahn und den Anschliessern, enthält Bestimmungen über Bau und Betrieb sowie das raumplanerische und baurechtliche

**Redaktionelle Verantwortung für diesen Beitrag:**  
**Verband Schweizerischer Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer (VAP)**  
**Generalsekretariat 8142 Uitikon**  
**Telefon 01 / 491 15 95**

**Kontaktstelle in der kantonalen Verwaltung zu diesem Problemkreis:**  
**Stabsstelle für den öffentlichen Verkehr**  
**Volkswirtschaftsdirektion**  
**8090 Zürich**  
**Telefon 01 / 259 44 81**



RAUM / LANDSCHAFT

## Subskription für eine angekündigte neue Publikation

*Kasa/Furrer, Industriegleise – ein komplettes Vademekum: Raumplanung, Verfahrensrecht, Technik.* Erscheint ca. Dezember 1994, 350 Seiten, 110 Abbildungen, gebunden, zum Subskriptionspreis von 98 Franken (bis Dezember 1994).

Das neue Handbuch soll vorab dem planenden und projektierenden Praktiker als Nachschlagewerk in Fragen betreffend die Anschlussgleise dienen. Es ist deshalb stark systematisiert und mit einem Schlagwortregister versehen.

Besonders berücksichtigt wird das breite Spektrum der Technik im Industriegleisbau, wie physikalische Grundlagen, Gleis- und Weichengeometrie, Lichtraumprofil, Unterbau, Oberbau, Grundsätzliches über Sicherungswesen und Fahrleitungen, Be- und Entladevorrichtungen sowie Fragen der allgemeinen Transportplanung.

Zudem wird die neue Rechtsgrundlage für den Anschlussgleisbau, die durch das seit März 1992 in Kraft stehende Bundesgesetz über die Anschlussgleise geschaffen wurde, dargestellt. Die raumplanerischen Mittel zur Wahrung der vom Anschlussgleisgesetz neu eingeführten Pflicht der Kantone und Gemeinden, Industrie- und Gewerbezone mit Anschlussgleisen zu erschliessen, werden ebenso diskutiert wie das neue Bewilligungsverfahren für den Anschlussgleisbau.

Das Buch richtet sich an Raumplaner, Juristen, Bauingenieure und Architekten ebenso wie an die Gemeinden und Bauherren, die sich mit Planungs- und konkreten Bauvorhaben befassen. Es schafft klare technische und rechtliche Grundlagen, auf denen die Zielsetzungen der Bauherrschaft, der Gemeinde und der anschlussgewährenden Bahn von allem Anfang koordiniert und effizient einer allseits befriedigenden Lösung zugeführt werden können.

Zu beziehen beim Verband Schweizerischer Anschlussgleise- und Privatgüterwagenbesitzer, Postfach, 8142 Uitikon-Waldegg, Fax 01 491 28 80

Verfahren und führt das Enteignungsrecht für Anschlussgleisebauten ein. In Würdigung der ausserordentlich grossen Bedeutung der Anschlussgleise für den öffentlichen Güterverkehr hat der Bund ihre gezielte Förderung im AnGG festgeschrieben:

- Die Bahnen haben gemäss Art. 3 AnGG die Verpflichtung, bei einem ausgewiesenen Bedürfnis eines Industrieunternehmens den Anschluss an ihr Netz zu gewähren.

- Der Bund leistet an den Bau und die Erneuerung von Anschlussgleisen finanzielle Beiträge in der Höhe von 40 – 60 % der anrechenbaren Kosten.

- Mit der Genehmigung eines Sondernutzungsplans, der die Erschliessung mit Anschlussgleisen vorsieht, ist das Enteignungsrecht erteilt, dh. Einwendungen gegen die Enteignung sind nicht mehr möglich, sondern nur noch die Regelung der entsprechenden Entschädigung (Art. 16 AnGG).

- Für die Annahme der Baureife ist, wo möglich und verhältnismässig, die Erschliessung mit Anschlussgleisen durch Massnahmen der Raumplanung vorzusehen (Art. 5 AnGG).

## Die Umsetzung durch die Kantone

Die Anwendung des AnGG liegt nun bei den Kantonen. Welche raumplanerischen Mittel die Kantone anwenden sollen, um der neu eingeführten Verpflichtung der Erschliessung von Industriezonen mit Anschlussgleisen nachzukommen, lässt das Bundesrecht offen. Ebenso sind das Verfahrensrecht und die Koordination zwischen Aufsichtsbehörde der Bahn und den Baubehörden der Gemeinden weitgehend unklar.

Der Kanton Zürich hat sich zur Schonung der Umwelt, die durch Schadstoffemissionen des privaten Güterverkehrs und steigende Nutzung des Bodens durch den Strassenbau belastet ist, die vermehrte Nutzung des öffentlichen Verkehrs zum Ziel gesetzt. Das Luft-Programm des Kantons Zürich sieht denn auch im Teilplan Güterverkehr diverse Massnahmen zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene vor. Dazu gilt die Förderung der Anschlussgleise zu Recht als wirkungsvolle Massnahme:

- Durch den Einsatz von baurechtlichen Instrumenten einerseits, insbesondere § 237 PBG, der bei Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr einen Gleisanschluss für die Erlangung der Baureife voraussetzt, ebenso durch die §§ 57, 226, 227 PBG, welche die Grundlage für besondere Vorschriften der Verkehrsabwicklung im Einzelfall schaffen.

- Andererseits mit raumplanerischen Mitteln, indem Anschlussgleise gemäss § 30 Abs. 4 lit. c PBG in den regionalen Richtplänen vorzusehen sind.

- Schliesslich auch durch direkte finanzielle Förderung der Anschlussgleisbauten mit öffentlichen Geldern aus dem Rahmenkredit Güterverkehr.

Die Gemeinden müssen neu auch den Bau von Anschlussgleisen innerhalb des Baubewilligungsverfahrens prüfen bzw. bei Baugesuchen für Industriebauten mit hohem Güterverkehrsaufkommen den Bau eines Anschlussgleises vorsehen. Überdies haben sie im Rahmen der Nutzungsplanung und der Erschliessungsplanung die Möglichkeit eines Gleisanschlusses als Voraussetzung für die Neueinzonung zu betrachten und die entsprechenden Erschliessungsbauten in Sondernutzungsplänen zu berücksichtigen. In beiden Fällen haben die Behörden mit der Bahnaufsichtsbehörde zusammenzuarbeiten, da diese über die technischen und betrieblichen Aspekte eines Gleisprojektes zu entscheiden hat. Die zukünftige Praxis wird zeigen, in welcher Form die Erschliessungsplanung zwischen den verschiedenen Behörden optimal koordiniert werden kann.

## Die Bedeutung der privaten Industriegleise für die SBB

26,1 Mio. Tonnen sind 1993 im schweizerischen SBB-Ladungsverkehr auf der Schiene transportiert worden. Lediglich 4 % entfallen im Binnenverkehr auf den Freiverlad, im Import/ Export 12 % bzw. 26 %. Der gesamte übrige Güterverkehr im «Cargo-Rail» kann nur mittels Anschlussgleisen bewältigt werden. Insgesamt sind dies für Binnenverkehr, Import und Export zusammen 23,45 Mio. Tonnen, die über die Anschlussgleise befördert werden.

### Binnenverkehr:

Anteil Freiverlad 4 %, Anschlussgleise 96 %:

Ertrag 326,4 Mio Fr.      Tonnen 14,74 Mio t

### Import/Export:

Anteil Freiverlad gemittelt 19 %, Anschlussgleise 81 %:

Ertrag 201,7 Mio Fr.      Tonnen 8,71 Mio t

### Total:

Ertrag 528,1 Mio Fr.      Tonnen 23,45 Mio t

### Anteil am Geschäftsergebnis Güterverkehr:

Gesamtertrag G: Fr. 1186 Mio

Ertrag 44,53 %

Gesamttonnage: 44,12 Mio t Tonnen 53,15 %

### Anteil am Geschäftsergebnis SBB:

Gesamtertrag: 2879 Mio Fr. 18,34 %

Quelle: SBB Geschäftsbericht 1993 / VAP