



Juli 2018

---

# Totalrevision der Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben der konzessionierten Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen<sup>1</sup>

## Erläuterung zu den einzelnen Bestimmungen

---

Aktenzeichen: BAV-042.500-00007/00024/00004/00004/00001

### *Titel*

Die künftige Verordnung enthält Bestimmungen für die Anordnung und Durchführung vorrangiger Transporte in speziellen Situationen sowie für die dafür zu treffenden Vorbereitungen. Aus diesem Grund lautet der **Titel** der Verordnung **neu**: «**Verordnung über die Durchführung vorrangiger Transporte in Ausnahmesituationen (VTAV)**».

### *Ingress*

Die Verordnung basiert auf

- a. Artikel 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG)<sup>2</sup>  
«*Der Bundesrat erlässt die Vollzugsvorschriften*»;
- b. Artikel 6 Absatz 2 des Gütertransportgesetzes vom 25. September 2015 (GüTG)<sup>3</sup>  
«*2 Der Bundesrat regelt die Einzelheiten. Er kann vorsehen, dass Unternehmen bei besonderen betrieblichen Schwierigkeiten vorübergehend von diesen Pflichten befreit werden.*»;
- c. Artikel 41 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>4</sup>  
«*Die Unternehmen sind in besonderen und ausserordentlichen Lagen verpflichtet, Transporte zugunsten von Bund und Kantonen vorrangig durchzuführen. Zu diesem Zweck kann der Bundesrat die Betriebs-, Transport-, Tarif- und Fahrplanpflicht aufheben.*»;
- d. Artikel 150, Absatz 1 des Bundesgesetzes über die Armee und die Militärverwaltung vom 3. Februar 1995 (Militärgesetz, MG)<sup>5</sup> «*Der Bundesrat erlässt die Ausführungsverordnungen.*»;
- e. Artikel 27 des Landesversorgungsgesetzes vom 17. Juni 2016 (LVG)<sup>6</sup>  
«*Der Bundesrat trifft die erforderlichen Massnahmen, damit im Fall einer schweren Mangellage genügend Transport-, Informations- und Kommunikationsmittel zur Verfügung stehen, die*

---

<sup>1</sup> SR 531.40

<sup>2</sup> SR 742.101

<sup>3</sup> SR 742.41

<sup>4</sup> SR 745.1

<sup>5</sup> SR 510.10

<sup>6</sup> SR 531





*Transport-, Informations- und Kommunikationswege offen bleiben und Lagerräume bereitstellen.» und*

*Artikel 57 Absatz 1 LVG «Der Bundesrat erlässt die Ausführungsbestimmungen und trifft die erforderlichen Massnahmen.».*

Die Verordnung ist somit eine Ausführungsbestimmung des Bundesrates für die Anordnung und Durchführung vorrangiger Transporte in speziellen Situationen sowie für die dafür zu treffenden Vorbereitungen.

## *Art. 2 Ausnahmesituationen*

### *Bst. a*

Die **besondere Lage** ist eine Situation, in der gewisse Aufgaben mit den ordentlichen Abläufen nicht mehr bewältigt werden können. Die Tätigkeit der Behörden ist sektoriell betroffen. Typisch ist der Bedarf nach rascher Konzentration der Mittel und Straffung der Verfahren.

### *Bst. b*

Die **ausserordentliche Lage** ist eine Situation, in der in zahlreichen Bereichen und Sektoren die ordentlichen Abläufe nicht genügen, um die anstehenden Aufgaben zu bewältigen, beispielsweise bei Katastrophen und Notlagen, die das ganze Land schwer in Mitleidenschaft ziehen oder bei bewaffneten Konflikten.

### *Bst. c*

Sicherheitspolitische Bedrohungen und Gefahren sind etwa Terrorismus oder Gewaltextremismus. Unter **Terrorismus** versteht man Gewaltaktionen gegen Menschen oder Sachen (wie Entführungen, Attentate, Sprengstoffanschläge etc.) zur Erreichung eines politischen, religiösen oder ideologischen Ziels. Terrorismus ist das Ausüben und Verbreiten von Terror. Er dient als Druckmittel und soll vor allem Unsicherheit und Schrecken verbreiten.

**Gewaltextremismus** bezeichnet etwas, was unter Gewaltanwendung über das Normale hinausgeht, das ausserordentlich ist, ausserhalb der allgemein akzeptierten Regeln liegt.

### *Bst. d*

Als **schwere Mangellage** gilt ein Mengenproblem an lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen, das über eine bestimmte Zeit hinaus eine normale Versorgung nicht mehr zulässt.

### *Bst. e*

**Natur-, technik- oder gesellschaftsbedingte Ereignisse** sind beispielsweise Pandemien, Erdbeben, Ausfall der Stromversorgung, Strommangellagen, Cyber-Angriffe, Kernkraftwerkunfälle oder Terroranschläge.

### *Bst. f*

Die **Verteidigung des Landes und seiner Bevölkerung** beinhaltet beispielsweise die Abwehr eines militärischen Angriffs. Subsidiäre Unterstützung bedeutet hier «unterstützend» oder «beihilfsmässig» (vorübergehend) mit Ressourcen Hilfe oder Beistand leisten.



### *Art. 3 Geltungsbereich*

#### *Abs. 1*

##### *Bst. a*

Unternehmen mit einer Personenbeförderungskonzession nach Artikel 6 PBG sind Unternehmen, die über eine Konzession von Bund oder Kanton verfügen für die regelmässige und gewerbliche Personenbeförderung mit Eisen- und Strassenbahnen, Trolleybussen, Seilbahnen, Schiffen oder Motorfahrzeugen mit thermischem oder elektrischem Antrieb.

##### *Bst. b*

Die heutige Verordnung gilt nach der Botschaft «Revision der öV-Erlasse» (BBl 2005 2415) nicht für Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen (ISB) im Sinne von Artikel 5 EBG. Dies, weil bei der Einführung der Unterscheidung zwischen ISB und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Verordnung nicht angepasst wurde. Aber auch ISB müssen die Anforderungen in dieser Verordnung erfüllen, damit EVU ereignisbedingte vorrangige Transporte durchführen können. Aus diesem Grund wird der Geltungsbereich erweitert auf Unternehmen, die Inhaberinnen einer Konzession und einer Sicherheitsgenehmigung für den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur sind.

##### *Bst. c*

Bei der Bewilligung nach Artikel 8c EBG handelt es sich um die Netzzugangsbewilligung und die Sicherheitsbescheinigung. Schienengüterverkehrsunternehmen benötigen eine Netzzugangsbewilligung und eine Sicherheitsbescheinigung, um auf dem Schienennetz Transporte durchführen zu können.

Die Bestimmungen in der Verordnung gelten demnach auch für Schienengüterverkehrsunternehmen.

#### *Abs. 2*

Unternehmen, die im Besitz einer Personenbeförderungskonzession nach Artikel 6 PBG oder einer Infrastrukturkonzession nach Artikel 5 EBG oder einer Netzzugangsbewilligung nach Artikel 8c EBG sind und die nachweislich keine vorrangigen Transporte zum Schutz der Bevölkerung oder der Lebensgrundlagen oder zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern oder Dienstleistungen in Ausnahmesituationen durchführen müssen, können sich von der Pflicht zur Durchführung vorrangiger Transporte vom Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation befreien lassen.

### *Art. 4 Anordnung*

Der Artikel definiert, wer in Ausnahmesituationen die Auftraggeber von ereignisbedingt vorrangig durchzuführenden Transporten sind. Basierend auf der Einschätzung der Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Lebensgrundlagen und die Wirtschaft beauftragen die unter Buchstabe a - c genannten Auftraggeber ein konzessioniertes Personenverkehrsunternehmen im öffentlichen Verkehr oder ein Schienengüterverkehrsunternehmen mit der Durchführung eines Transports.



#### *Bst. a*

Die Kantone beauftragen Unternehmen für Transporte zum Schutz der Bevölkerung oder zum Schutz der Lebensgrundlagen, beispielsweise Evakuationstransporte.

Die kantonalen Führungsstäbe oder Führungsorgane entscheiden über die Notwendigkeit von vorrangig durchzuführenden Transporten. Diese beauftragen ein konzessioniertes Personenverkehrsunternehmen im öffentlichen Verkehr oder ein Schienengüterverkehrsunternehmen mit der Durchführung des Transports über die Vertreter der beauftragten Organisationen für die Systemführung im Verkehr im kantonalen Führungsstab oder Führungsorgan. Der für die Auftragserteilung erforderliche Prozess wird, soweit dieser nicht schon besteht, im Rahmen von vorsorglichen Planungen gemeinsam von den Akteuren entwickelt.

#### *Bst. b*

Organisationen oder Unternehmen, die auf Anordnung der wirtschaftlichen Landesversorgung handeln, beauftragen ein Unternehmen für Transporte zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen.

Die Organisationen oder Unternehmen, die im Auftrag der wirtschaftlichen Landesversorgung handeln, beauftragen ein Schienengüterverkehrsunternehmen mit der Ausführung eines Transports. Das beauftragte Unternehmen informiert die Organisation für die Systemführung im Schienenverkehr über den Auftrag und beantragt für die Durchführung des Transports bei den Infrastrukturbetreiberinnen eine Trasse<sup>7</sup> und führt den Transport aus. Der für die Auftragserteilung erforderliche Prozess wird, soweit dieser nicht schon besteht, im Rahmen von vorsorglichen Planungen gemeinsam von den Akteuren entwickelt.

#### *Bst. c*

Die Armee beauftragt ein Unternehmen für Transporte, die zur subsidiären Unterstützung der zivilen Behörden erforderlich sind oder ordnet Transporte, die zur Abwehr eines militärischen Angriffs nötig sind, an.

Die Armee beauftragt ein Schienengüterverkehrsunternehmen oder ein konzessioniertes Personenverkehrsunternehmen im öffentlichen Verkehr mit der Ausführung eines Transports. Die beauftragten Transportunternehmen informieren die Organisationen für die Systemführung im Verkehr über den Auftrag der Armee. Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen für die Durchführung des Transports bei Infrastrukturbetreiberinnen eine Trasse und führen die Transporte aus. Der für die Auftragserteilung erforderliche Prozess wird, soweit dieser nicht schon besteht, im Rahmen von vorsorglichen Planungen gemeinsam von den Akteuren entwickelt.

### *Art. 5 Koordination*

#### *Bst. a*

Mit dieser Bestimmung wird die SBB als systemführende Organisation im Schienenverkehr nach Artikel 5 der Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle vom 18. Mai 2016 (VKOVE)<sup>8</sup> verpflichtet, mittels Koordination zwischen den Beteiligten auf operativer Ebene dafür zu sorgen, dass Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Rechte wahrnehmen und ihren Pflichten nachkommen können. Insbesondere, dass

---

<sup>7</sup> Ein örtlich und zeitlich bestimmter Fahrweg auf einer Eisenbahninfrastruktur.

<sup>8</sup> SR 520.16



- a) die Rechte und Pflichten der Infrastrukturbetreiberinnen nach Artikel 10 und 14 der Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998<sup>9</sup> gewahrt bzw. erfüllt werden können;
- b) wegen der Durchführung von vorrangigen Transporten die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihrer Betriebspflicht nach Artikel 14 PBG nachkommen können damit der Schienenverkehr nicht zum Erliegen kommt.

Die erforderlichen Prozesse für die Koordination werden, soweit sie nicht schon bestehen, im Rahmen von vorsorglichen Planungen gemeinsam von den Akteuren entwickelt.

#### *Bst. b*

Mit dieser Bestimmung wird die Postauto Schweiz AG als systemführende Organisation im regionalen öffentlichen Personenverkehr (RPV) auf der Strasse nach Artikel 5 VKOVE verpflichtet, die verfügbaren Transportkapazitäten im RPV auf der Strasse zu ermitteln. Zudem hat PostAuto mittels Koordination zwischen den Beteiligten auf operativer Ebene dafür zu sorgen, dass wegen der Durchführung von vorrangigen Transporten die konzessionierten Transportunternehmen im RPV auf der Strasse ihrer Betriebspflicht nach Artikel 14 PBG nachkommen können, damit der RPV auf der Strasse nicht zum Erliegen kommt.

Die erforderlichen Prozesse für die Koordination werden, soweit sie nicht schon bestehen, im Rahmen von vorsorglichen Planungen gemeinsam von den Akteuren entwickelt.

#### *Art. 6 Entscheid über Transportprioritäten*

Wenn zu wenige Ressourcen für die Ausführung von vorrangig durchzuführenden Transporten vorhanden sind, müssen die Behörden die Prioritäten setzen. Voraussetzung dafür ist, dass nachweislich alle Mittel und Möglichkeiten der Unternehmen aufgrund deren Rechte und Pflichten ausgeschöpft sind. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bespricht mit den beteiligten Bundesstellen, den Auftraggebern nach Artikel 4 VTAV und den beteiligten Unternehmen sowie den Behörden die Situation. Es verfügt den Entscheid der Behörden gegenüber den Unternehmen. Nach Artikel 12 EBG ist das BAV befugt, Beschlüsse und Anordnungen von Organen oder Dienststellen eines Eisenbahnunternehmens aufzuheben oder ihre Durchführung zu verhindern, wenn sie wichtige Landesinteressen verletzen.

Nach Art. 43 EBG sind die Eisenbahnunternehmen entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit verpflichtet, die von den zuständigen militärischen Stellen angeordneten Transporte für die Armee und die Militärverwaltung auszuführen. Vorbehalten bleiben die vom Bundesrat verfügten Ausnahmen und Einschränkungen. Das heisst, dass im Rahmen der Abwehr eines militärischen Angriffs dem Bundesrat beantragt werden kann, dass die Entscheidkompetenz über die Transportprioritäten der Armee übertragen wird.

Die erforderlichen Prozesse für die Priorisierung werden, soweit sie nicht schon bestehen, im Rahmen von vorsorglichen Planungen gemeinsam von den Akteuren entwickelt.

---

<sup>9</sup> SR 742.122



## *Art. 7 Vorbereitungsmaßnahmen*

### *Abs. 1*

Die Notwendigkeit von vorrangig durchzuführenden Transporten kann sich jederzeit ergeben. Diese kann beispielsweise durch ein natur-, technik- oder gesellschaftsbedingtes Ereignis mit interkantonalen oder schweizweiten oder internationalen Auswirkungen auf die Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt entstehen. Das Ereignis und dessen Auswirkung diktiert und legitimieren die Umstände für vorrangig durchzuführende Transporte.

Die Ausführung von vorrangig durchzuführenden Transporten entbindet die Transportunternehmen nicht von ihrer Betriebspflicht nach Artikel 14 PBG. Gemäss Artikel 41 PBG kann der Bundesrat die Betriebspflicht aufheben.

ISB und EVU müssen zum Erlangen einer Sicherheitsbescheinigung (SiBe) oder einer Sicherheitsgenehmigung (SiGe) das Betreiben eines Notfallmanagements nachweisen. Zudem betreiben die Unternehmen im Rahmen der regulären Prozesse ein Risikomanagement und ein Krisen- und Kontinuitätsmanagement.

Auch die anderen konzessionierten Transportunternehmen betreiben im Rahmen ihres unternehmerischen Handelns und der regulären Prozesse auf der Grundlage von Normen ein Risikomanagement und ein Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagement.

Auf diesem Sachverhalt aufbauend ist es den Unternehmen möglich, Vorbereitungsmaßnahmen zu treffen, damit sie ereignisbedingt Transporte vorrangig durchführen können. Sie können auf den Anforderungen in Vorgaben und Normen und auf den regulären Prozessen für den Betrieb, die Risikoeinschätzung und für das Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagement basieren. Ein solches Vorgehen gehört zu den Standards einer verantwortungsvollen, zeitgemässen Unternehmensführung. Aus diesem Grund sind für die Unternehmen grundsätzlich keine speziellen, zusätzlichen organisatorischen Massnahmen nötig. Das Treffen von materiellen Massnahmen ist Sache der Unternehmen zusammen mit den nationalen, kantonalen und kommunalen Behörden im Liniennetz des Unternehmens.

In einer Risikoanalyse müssen die Unternehmen zunächst die Risiken, die von bestimmten Gefahren und Bedrohungen ausgehen (z.B. Pandemien, Ausfall der Stromversorgung, Strommangellagen, Cyber-Angriffe, Kernkraftwerkunfälle, Erdbeben oder Terroranschläge), erfassen, analysieren, bewerten und beurteilen. Für die verbleibenden Risiken haben sie eine Bewältigungsstrategie zu erarbeiten (Risikovermeidung, Risikominderung, Risikodiversifikation, Risikotransfer oder Risikovorsorge). Diese soll Antwort auf die Frage geben, was in welcher Qualität aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und Auflagen sowie der Anforderungen von verschiedenen Seiten zu tun ist. Die Bewältigungsstrategien sind mit den für Bevölkerungsschutz, Innere Sicherheit und Volkswirtschaft zuständigen kantonalen Behörden und Organisationen abzustimmen. In diese Abstimmung müssen auch die benachbarten Unternehmen sowie die nach Artikel 5 VKOVE beauftragten Organisationen für die Systemführung im Schienenverkehr (SBB) und im regionalen öffentlichen Personenverkehr auf der Strasse (PostAuto), die das System öV landesweit bzw. überregional führen, einbezogen werden.

Für die Bewältigung eines Ereignisses sind Prozesse zu entwickeln und die Organisationsstrukturen aufzubauen. Neben diesem Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagement sind für die konkrete Bewältigung eines Ereignisses Massnahmen zu treffen und Mittel bereit zu stellen (z. B. Pandemieplan erstellen, Absprachen treffen, Personal verpflichten, vorbehaltene Beschlüsse für das



Abweichen von Vorschriften erarbeiten), damit die Bewältigung des Ereignisses und dessen nachteiliger Folgen unmittelbar nach Ereigniseintritt beginnen kann.

Vorbereitungsmassnahmen müssen soweit getroffen werden, dass der Betrieb auch in Ausnahmesituationen, wie beispielsweise bei Pandemien, Ausfall der Stromversorgung, Strommangellagen, Cyber-Angriffen, Kernkraftwerksunfällen, Erdbeben oder Terroranschlägen kontinuierlich weitergeführt werden kann. Dies, um Transporte zum Schutz der Bevölkerung oder zum Schutz der Lebensgrundlagen oder zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen vorrangig durchführen zu können.

#### *Abs. 2*

Die Vorbereitungsmassnahmen der Unternehmen müssen geeignet sein, rund um die Uhr die Ressourcen mobilisieren zu können, um den Personen- und Güterverkehr sicherstellen zu können.

#### *Abs. 3*

Vorbereitungsmassnahmen müssen insbesondere zur Sicherstellung des betriebsnotwendigen Personals und zur Bereitstellung der für den Betrieb notwendigen Mittel getroffen werden. Angesichts der Umstände, unter welchen ereignisbedingte Transporte vorrangig durchzuführen sind, muss das betriebsnotwendige Personal zur Arbeitsleistung verpflichtet werden können; beispielsweise bei einer Pandemie oder einem Kernkraftwerksunfall. Für solche Transporte müssen z.B. der Gesundheitsschutz und die Arbeitssicherheit sichergestellt werden können.

#### *Abs. 4*

Damit die Unternehmen die wichtigen und richtigen Vorbereitungsmassnahmen planen und treffen, müssen sie dies zusammen mit den zuständigen Behörden und Organisationen für Bevölkerungsschutz, Innere Sicherheit und Volkswirtschaft auf dem Streckennetz des Unternehmens tun. Damit das Schienen- und Strassennetz und der öffentliche Verkehr als System auch in Ausnahmesituationen funktioniert, müssen die Unternehmen die geplanten und getroffenen Massnahmen zudem mit den benachbarten Unternehmen sowie den beauftragten Organisationen für die Systemführung nach Artikel 5 VKOVE (Systemführende SBB und PostAuto) abstimmen. Die Systemführenden unterstützen im Rahmen ihrer rechtlichen Zuständigkeit die Vorbereitungsmassnahmen. Sie können insbesondere dort, wo es die Rechte und Pflichten der Unternehmen nach Artikel 3, Geltungsbereich, dieser Verordnung betrifft, Anpassungen und Abänderungen verlangen.

#### *Abs. 5*

Damit die geplanten und getroffenen Vorbereitungsmassnahmen transparent sind und nachvollzogen werden können, müssen diese dokumentiert werden.

### *Art. 8 Aufsicht über die Vorbereitungsmassnahmen*

Das BAV ist nach Artikel 10 EBG und Artikel 10, Absatz 4 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (BSG)<sup>10</sup> die Aufsichtsbehörde für den öffentlichen Land- und



Schiffsverkehr. Diese Zuständigkeit verpflichtet das BAV, die zu beaufsichtigenden Unternehmen zu überwachen. Somit obliegt die Aufsicht über die Vorbereitungsmaßnahmen dem BAV. Das BAV überprüft stichprobenartig mit Kernfragen im Rahmen der Überwachung, ob und wie auf der strategischen und operativen Ebene des Unternehmens Massnahmen geplant und vorbereitet werden. Dabei geht es vor allem um Fragen zum System für die Behandlung der wesentlichen Handlungsfelder: a) Sicherstellung des betriebsnotwendigen Personals und Bereitstellung der für den Betrieb notwendigen Mittel und b) Verpflichtung des betriebsnotwendigen Personals zur Arbeitsleistung. Die Vorbereitungsmaßnahmen werden vom BAV inhaltlich nicht beurteilt. Dies ist Sache der Unternehmen zusammen mit den kantonalen und kommunalen Behörden im Liniennetz eines Unternehmens.

#### *Art. 9 Vergütung besonderer Leistungen für Gemeinwesen*

Nach Artikel 7 dieser Verordnung müssen die Unternehmen die vorrangig durchzuführenden Transporte mit den vorhandenen Mitteln durchführen und die übrigen Transportdienstleistungen so weit wie möglich aufrechterhalten. Besondere Leistungen im Rahmen von Ausnahmesituationen liegen dann vor, wenn vorsorgliche Planungen ergeben, dass die vorhandenen Transportmittel nicht ausreichen, um die notwendige Leistung, z.B. für eine Evakuierung der Bevölkerung, erbringen zu können. In einem solchen Fall können die Unternehmen nach Artikel 3 dieser Verordnung mit dem Vorhalten der Mittel für die notwendige Leistung beauftragt werden. Die Kosten dafür haben die Auftraggeber zu tragen (z.B. Bund, Kantone, Gemeinden und andere öffentliche Körperschaften und deren Anstalten und Betriebe).

Besondere Leistungen für öffentliche Verwaltungen werden nach Artikel 41 EBG und Artikel 40 PBG nach den im kaufmännischen Verkehr geltenden Grundsätzen vergütet.

*Folgende Bestimmung wird aufgehoben:*

*Bisheriger Art. 3, Abs. 4*

*«Die Transportunternehmen müssen die geplanten und getroffenen Vorbereitungsmaßnahmen dem Bundesamt für Verkehr melden.»*

Die Beurteilung der Vorbereitungsmaßnahme ist Sache der Unternehmen zusammen mit den kantonalen und kommunalen Behörden im Liniennetz eines Unternehmens. Aus diesem Grund ist eine Meldung der geplanten und getroffenen Vorbereitungsmaßnahmen an das BAV nicht nötig.