

# Anhang Anhörungsbericht:

## Erläuterungen und Verordnungen

Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV)	
- Erläuterung	2
- Verordnung	7
Verordnung über die Videoüberwachung im öffentlichen Verkehr (VüV-öV)	
- Erläuterung	21
- Verordnung	22
Verordnung über die Personenbeförderung (VPB)	
- Erläuterung	24
- Verordnung	39
Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)	
- Erläuterung	64
- Verordnung	89
Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV)	
- Erläuterung	102
- Verordnung	107
Fahrplanverordnung (FPV)	
- Erläuterung	116
- Verordnung	118
Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmungen in besonderen und ausserordentlichen Lagen	
- Erläuterung	122
- Verordnung	124
Sammelverordnung RÖVE:	
- Erläuterungen	127
- Verordnungen	133

## **Erläuterungen zur STEBV**

### **Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV)**

#### Vorbemerkungen

Die Bestimmungen betreffend das sicherheitsrelevante Personal für den Betrieb der Eisenbahnen haben mittlerweile einen Umfang erhalten, dass eine separate Verordnung wesentlich übersichtlicher ist. Dabei wurden auch Bestimmungen betreffend das Personal aus der Eisenbahnverordnung übernommen. Im Weiteren wurden auch Bestimmungen aus der Verordnung des UVEK über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen (VTE) übernommen, welche auf Stufe Bundesrat geregelt werden sollten.

#### **1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen**

##### Art. 2 Begriffe

Diese Definitionen wurden aus der VTE übernommen.

##### Art. 3 Sicherheitsrelevante Tätigkeiten

Als sicherheitsrelevant gelten jene Tätigkeiten, wo eine Person eine unmittelbare operative Handlung ausführt und durch ein Fehlverhalten eine unmittelbare Gefahr entstehen kann. Unter Leiten des Fahrdienstes wird der Fahrdienstleiter gemäss den Fahrdienstvorschriften verstanden.

##### Art 4 Abweichung von den Vorschriften

Die Bestimmungen über die Abweichungen von den Vorschriften sind im Wesentlichen mit jenen in der EBV identisch.

#### **2. Kapitel: Voraussetzungen für die Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten**

##### Art. 5 Prüfung

Die bisher nur für die Triebfahrzeugführenden geltende Prüfungspflicht wird nun auf alle sicherheitsrelevanten Tätigkeiten ausgedehnt. Zudem sind nun auch die Betriebsvorschriften zu prüfen, welche bis anhin die Prüfungsexperten bei den Triebfahrzeugführenden im Auftrag der Unternehmen ebenfalls geprüft haben.

Es obliegt der Unternehmung nach bestandener Prüfung eine entsprechende Bescheinigung auszustellen. Führerausweise werden wie bis anhin nur für die Triebfahrzeugführenden ausgestellt.

##### Art. 6 Zuständigkeit

Das Departement hat dies für die Führenden von Triebfahrzeugen in der VTE (SR 742.141. 142.1) festgelegt.

Die medizinischen und psychologischen Voraussetzungen sowie die Prüfungsinhalte werden vom BAV in Richtlinien festgelegt.

#### Art. 7 Bedienen der Triebfahrzeuge

Diese Bestimmungen wurden aus der EBV oder der VTE übernommen. Unter die Unternehmen nach Absatz 2 fallen nebst den Eisenbahnunternehmen auch jene Unternehmen, welche Triebfahrzeugführende ausbilden und prüfen.

#### Art. 8 Ausbildungsnachweis

Diese Bestimmung ist identisch mit dem bisherigen Artikel 27 der VTE.

#### Art. 9 Führerausweis und Bescheinigung

Mit dieser Bestimmung wird die neue Regelung gemäss der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, umgesetzt.

Das Bundesamt stellt somit weiterhin nur für die Triebfahrzeugführenden einen Führerausweis aus, soweit das Departement keine Ausnahmen vorsieht. Voraussetzung ist jedoch das Vorliegen einer korrekt ausgefüllten Bescheinigung des Unternehmens.

Das Unternehmen stellt neu eine Bescheinigung mit den Angaben gemäss Anhang I der obgenannten Richtlinie aus. Nebst der Bescheinigung sind damit generell auch die Beiblätter gemeint.

#### Art. 10 Ausländische Ausweise

Die bisher in der VTE geregelte Ausweispflicht für die ausländischen Triebfahrzeugführenden wird neu auf der Stufe einer Bundesratsverordnung geregelt. Mit dieser Regelung kann der administrative Aufwand für das Bundesamt im Zusammenhang mit den ausländischen Triebfahrzeugführenden in Grenzen gehalten werden, ohne dass dadurch die Sicherheit tangiert wird.

#### Art. 11 Voraussetzungen für den Einsatz

Diese Bestimmung ist im wesentlichen identisch mit dem bisherigen Artikel 78 EBV.

### **3. Kapitel:           Unfähigkeit zur Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten**

#### Art. 12                   Meldung beeinträchtigter Leistungsfähigkeit

Diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen dem Inhalt des bisherigen Art. 56 VTE. Nun soll sie für alle Personen mit einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit gelten.

#### Art. 13                   Beurteilung der Dienstunfähigkeit

Auch diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen dem Inhalt des bisherigen Art. 56 VTE. Nun soll sie für alle Personen mit einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit gelten.

Art. 14 Dienstunfähigkeit wegen Alkohol oder anderer Substanzen  
Studien zum Alkoholkonsum haben gezeigt, dass bereits ab 0.1 Promille die Schläfrigkeit erhöht und die Aufmerksamkeit beeinträchtigt ist. Für das sicherheitsrelevante Personal wird neu ein Alkoholgrenzwert eingeführt, welcher unter jenem für den Strassenverkehr liegt.

Nach Absatz 1 liegt bereits ab einem Grenzwert von 0,10 Promille eine Dienstunfähigkeit vor, was faktisch ein Alkoholverbot zur Folge hat. Die bisherige Regelung in den Fahrdienstvorschriften, die den Alkoholkonsum während der Arbeit und sechs Stunden davor verbietet, schliesst eine erhebliche Alkoholisierung nicht aus. Deshalb wird mit dieser Bestimmung für das Personal, welches eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausübt, im Ergebnis die Nulltoleranz bezüglich Alkohol eingeführt.

Diese Verschärfung gegenüber den Verkehrsteilnehmern auf der Strasse, die seitens der Unternehmen gefordert wurde, lässt sich aufgrund der besonderen Arbeitsbedingungen und Verantwortung rechtfertigen, die dieser Personengruppe zukommt. Für die Fahrlehrer auf der Strasse gilt dieser Grenzwert bereits seit dem 1. Januar 2008.

Der Blutalkoholgrenzwert von 0,10 Promille wird aus medizinischen und messtechnischen Gründen gewählt. Jeder Mensch hat Spuren von Alkohol durch Eigenproduktion in sich oder kann durch Verzehr von Nahrungsmitteln mit geringem Alkoholgehalt wie zum Beispiel gärenden Früchten, oder selbst durch den Genuss von alkoholfreiem Bier einen geringen Blutalkoholgehalt in sich bilden. Auf der messtechnischen Seite ist davon auszugehen, dass die analytische Grenze für die Nulltoleranz bei 0,10 Promille liegt. Mit den heutigen Messmethoden ist der sichere Nachweis einer solchen Blutalkoholkonzentration möglich.

Nach Absatz 2 liegt der Wert der qualifizierten Blutalkoholkonzentration bei Überschreitung von 0,5 Promille, wodurch statt einer Busse eine Freiheits- oder Geldstrafe ausgesprochen wird.

Mit Absatz 3 werden bei den die Dienstfähigkeit herabsetzenden Substanzen dieselben Grenzwerte wie auf der Strasse übernommen.

Mit der Regelung in Absatz 4 wird sowohl gesetzestechnisch als auch inhaltlich dieselbe Regelung gewählt wie jene für den Strassenverkehr.

Art. 15 Verbot der sicherheitsrelevanten Tätigkeit

Unter den Begriff „andere Gründe“ fallen auch fachliche Gründe.

Den Personen ohne Ausweis kann kein Ausweis entzogen werden. Aus Gründen des Rechtsgleichheitsgebotes sollten aber für diese Personen dieselben Massnahmen angeordnet werden können. Die Umsetzung des Verbots der sicherheitsrelevanten Tätigkeit obliegt den Unternehmen, da das Bundesamt über diese Personen keine Daten verfügt. Diese Massnahme kann das Unternehmen im Rahmen des Arbeitsverhältnisses aussprechen. Dies entspricht der bisherigen Praxis.

#### **4. Kapitel Kontrolle der Fähigkeit zur Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten**

Für die Kontrollen des Strassenverkehrs wurde auf 1 Januar 2008 die Verordnung über die Kontrollen des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV) eingeführt. Basierend auf dieser

Regelung wird für die Kontrolle der Dienstunfähigkeit des sicherheitsrelevanten Personals eine analoge Regelung eingeführt, mit Abweichungen bei den Grenzwerten. Die zur Anordnung der Kontrolle berechtigten Personen werden als zuständige Stelle bezeichnet. Diese werden im Gesetz bereits genannt und für die von den Eisenbahnunternehmen zu bezeichnenden Personen werden in dieser Verordnung noch die Voraussetzungen festgelegt. Bei den von den Kantonen als zuständig erklärten Behörden handelt es sich in der Regel um die Polizei.  
Hinsichtlich der Anforderungen an die Geräte, Laboratorien und Verfahren wird sich das Bundesamt auf die vom ASTRA festgelegten Vorgaben abstützen.

#### Art. 16                    Zuständige Stelle

Für die Kontrollen zuständig und berechtigt sind die in Art. 84 EBG genannten Stellen.

Die von den Eisenbahnunternehmen zu bezeichnenden Personen müssen zum Einen eine leitende Funktion haben und überdies gewisse organisatorische Voraussetzungen erfüllen. Dadurch soll eine rechtskonforme und faire sowie rasche Überprüfung sicher gestellt werden.

#### Art. 17 bis 25

Diese Bestimmungen entsprechen sinngemäss den Bestimmungen für den Strassenverkehr. Abweichungen bestehen bei den Grenzwerten und dem zuständigen Bundesamt.

### **5. Kapitel                    Massnahmen der zuständigen Stelle**

Auch die Regelung des Verfahrens für die Verhinderung des weiteren Dienstes und für die Abnahme der Zulassungsdokumente sowie für die Meldungen an alle Behörden, wurde eine der SKV analoge Regelung eingeführt. Die diesbezügliche Regelung in Art. 57 VTE wird aufgehoben.

#### Art. 29                    Mitteilung der zuständigen Stelle

Durch die in Absatz 1 vorgesehene Mitteilung der zuständigen Stelle oder des Unternehmens wird sichergestellt, dass das Bundesamt zu den Informationen gelangt, welche für ein allfälliges Administrativverfahren notwendig sind.

Auf Grund von Absatz 2 kann das Bundesamt nun mit einer Richtlinie festlegen, bei welchen Widerhandlungen gegen Vorschriften und Regeln die ausweispflichtigen Triebfahrzeugführenden zu melden sind. Dabei geht es insbesondere um wiederholte schwere Widerhandlungen, welche Anlass zu einer Überprüfung der Tauglichkeit geben können. Durch diese Regelung kann auch eine einheitliche Praxis bei den Unternehmen im Umgang mit den Widerhandlungen durch die Triebfahrzeugführenden bewirkt werden.

## **6. Kapitel: Informationen und Meldungen zwischen der Schweiz und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union**

Sowohl die ausländischen Behörden als auch das Bundesamt müssen zu den Informationen gelangen, welche für ein allfälliges Administrativverfahren notwendig sind.

## **7. Kapitel: Verwaltungsmassnahmen**

Analog der Regelung für den Strassenverkehr, werden die bisher in der VTE geregelten Administrativmassnahmen neu auf Stufe Bundesrat umfassend geregelt, wobei aber auf den Verwarnungsentzug als erzieherische Massnahme verzichtet wird. Dieser Verzicht soll durch die Mitteilungen nach Art. 29 etwas kompensiert werden.

## **8. Kapitel: Strafbestimmungen**

Sowohl für eine präventive Wirkung als auch für die Gewährung des Vollzugs sind Strafbestimmungen notwendig.

## **9. Kapitel: Erfassung von Daten**

Die bisherigen Bestimmungen über die Datenbank werden von der VTE in die STEBV überführt und gleichzeitig angepasst. Zwecks administrativer Entlastung des Bundesamtes sollen zudem die Unternehmen inskünftig die Daten über die ausweispflichtigen Triebfahrzeugführenden direkt in die Datenbank eingeben können. Der Zugriff wird mit individuellen Benutzerprofilen und Passwörtern gesichert.

## **12. Kapitel: Schlussbestimmungen**

### **Art. 43 Vollzug**

Mit dieser Bestimmung werden die rechtlichen Grundlagen für die bisherigen Regelungen in der VTE vervollständigt.

# Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV)

vom .....

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf die Artikel 16 Absatz 5, 17 Absatz 2, 85, 86a Buchstabe e und 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>1</sup> (EBG),

*verordnet:*

## 1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

### Art. 1 Gegenstand

Diese Verordnung regelt die Anforderungen an das Personal der Eisenbahnunternehmen mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich.

### Art. 2 Begriffe

In dieser Verordnung bedeuten:

- a. *Triebfahrzeug:* Schienenfahrzeug mit direkter oder indirekter Bedienungseinrichtung und direktem oder indirektem Antrieb;
- b. *Triebfahrzeugführer oder -führerin:* Person, die ein Triebfahrzeug einer Eisenbahn direkt oder indirekt führt;
- c. *Fahrdienstliches Begleiten:* indirektes Führen eines Triebfahrzeuges durch Anweisung an den Triebfahrzeugführer oder an die Triebfahrzeugführerin;
- d. *Pilotieren:* fahrdienstliches Begleiten im Führerraum;

---

SR .....

<sup>1</sup> SR 742.101

### **Art. 3** Sicherheitsrelevante Tätigkeiten

Als sicherheitsrelevant gelten folgende Tätigkeiten:

- a. direktes oder indirektes Führen von Triebfahrzeugen;
- b. operatives Leiten des Fahrdienstes;
- c. operative Vorbereitung einer Rangierbewegung oder eines Zuges;
- d. Sicherung einer Arbeitsstelle im Gleisbereich.

### **Art. 4** Abweichungen von den Vorschriften

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) kann im Einzelfall:

- a. Abweichungen von Bestimmungen dieser Verordnung und ihrer Ausführungsbestimmungen anordnen, um Gefahren für Menschen, Sachen oder wichtige Rechtsgüter abzuwenden;
- b. Abweichungen bewilligen, wenn die Sicherheit gewährleistet bleibt.

## **2. Kapitel: Voraussetzungen für die Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten**

### **1. Abschnitt: Gemeinsame Bestimmungen**

#### **Art. 5** Prüfung

<sup>1</sup> Wer eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausüben will, muss sich an einer Fähigkeitsprüfung über die Kenntnisse der Schweizerischen Fahrdienstvorschriften FDV vom 5. November 2007<sup>2</sup>, der Betriebsvorschriften sowie über die sichere Ausübung der Tätigkeit im jeweiligen Bereich ausweisen.

<sup>2</sup> Nach bestandener Prüfung stellt das Unternehmen eine Bescheinigung über die Qualifikation der Person aus.

<sup>3</sup> Der Umfang der Prüfung kann auf einen Tätigkeits- oder Einsatzbereich beschränkt werden. In diesem Fall nennt die Bescheinigung des Unternehmens den Bereich.

<sup>4</sup> Bestehen Bedenken über die Eignung einer Person, so muss sie eine Prüfung erneut ablegen.

#### **Art. 6** Zuständigkeit

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) kann:

- a. die Anforderungen an die Qualifikation des mit einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit betrauten Personals für die einzelnen Tätigkeitsbereiche festlegen;
- b. Alterslimiten festlegen;
- c. Vorschriften über die Periodizität der Prüfung erlassen;

---

<sup>2</sup> SR 742.173.001

- d. an das BAV delegieren:
  1. die Festlegung der medizinischen und psychologischen Voraussetzungen;
  2. den Erlass der Vorschriften über Inhalte der Prüfungen.

## **2. Abschnitt: Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen**

### **Art. 7** Bedienen der Triebfahrzeuge

<sup>1</sup> Wer ein Triebfahrzeug führt oder fahrdienstlich begleitet, muss:

- a. das erforderliche Alter haben;
- b. die medizinischen und psychologischen Voraussetzungen erfüllen;
- c. über die erforderlichen fachlichen Anforderungen verfügen;
- d. nach dem bisherigen Verhalten Gewähr für die Einhaltung der Vorschriften bieten.

<sup>2</sup> Die Qualifikation zur Ausübung dieser Tätigkeit ist durch einen entsprechenden Führerausweis des BAV und eine entsprechende Bescheinigung des Unternehmens auszuweisen.

<sup>3</sup> Wer ein Triebfahrzeug bedient und nicht dafür qualifiziert ist, die für den Einsatz erforderlichen Vorschriften nicht oder nur teilweise kennt oder mit den Strecken und Bahnhöfen nicht vertraut ist, muss von einem qualifizierten Triebfahrzeugführer oder einer qualifizierten Triebfahrzeugführerin pilotiert werden.

<sup>4</sup> Wenn der Führerstand nicht für die Bedienung durch eine einzige Person eingerichtet ist, muss eine entsprechend qualifizierte Person das Triebfahrzeug fahrdienstlich begleiten oder pilotieren.

<sup>5</sup> Bei automatischer Zugführung kann mit Bewilligung des BAV auf das Bedienen des Triebfahrzeugs verzichtet werden.

<sup>6</sup> Das BAV kann Angestellte eines Drittunternehmens zur Aus- und Weiterbildung sowie Prüfung zuweisen.

### **Art. 8** Ausbildungsnachweis

<sup>1</sup> Wer sich zum Führen von Triebfahrzeugen ausbilden lassen will, benötigt einen Ausbildungsnachweis für die entsprechende Kategorie.

<sup>2</sup> Das Unternehmen stellt den Ausbildungsnachweis aus und führt ihn nach.

<sup>3</sup> Das BAV entscheidet über die Genehmigung des Ausbildungsnachweises und teilt die Entscheidung dem Unternehmen innert 30 Tagen mit.

<sup>4</sup> Es kann die Genehmigung des Ausbildungsnachweises ablehnen, wenn zu befürchten ist, dass die sich bewerbende Person bei der Tätigkeit die öffentliche Ordnung und Sicherheit gefährdet, insbesondere wenn sie:

- a. entmündigt ist; oder
- b. wegen eines Verbrechens oder Vergehens zu einer Freiheitsstrafe oder wiederholt wegen Übertretungen verurteilt worden ist.

<sup>5</sup> Das UVEK regelt Gültigkeitsdauer, Berechtigungen, Einträge und Verlängerungen des Ausbildungsnachweises.

#### **Art. 9** Führerausweis und Bescheinigung

<sup>1</sup> Das Unternehmen ersucht das BAV nach bestandener Prüfung innert 7 Arbeitstagen um Genehmigung der Bescheinigung und Ausstellung des Ausweises.

<sup>2</sup> Das BAV stellt den Triebfahrzeugführenden den entsprechenden Führerausweis und das Unternehmen die genehmigte Bescheinigung aus.

<sup>3</sup> Das UVEK kann Ausnahmen bei der Ausstellung von Führerausweisen vorsehen.

<sup>4</sup> Es regelt Gültigkeitsdauer, Berechtigungen, Einträge, Verlängerungen, Erneuerungen sowie den Ersatz des Führerausweises und der Bescheinigung.

#### **Art. 10** Ausländische Ausweise

<sup>1</sup> Das BAV kann ausländische Ausweise oder Bescheinigungen für das Führen von Triebfahrzeugen anerkennen, die mit einem entsprechenden Zusatzeintrag der zuständigen ausländischen Behörde versehen sind.

<sup>2</sup> Es kann dazu mit der zuständigen ausländischen Behörde eine Vereinbarung darüber abschliessen.

#### **Art. 11** Voraussetzungen für den Einsatz

Wer ein Triebfahrzeug führen oder fahrdienstlich begleiten will, muss:

- a. auf dem betreffenden Fahrzeugtyp ausgebildet sein und diesen beherrschen;
- b. genügend Sprachkenntnisse für den Fahrdienst auf den zu befahrenden Strecken haben;
- c. über die erforderliche Kenntnis der streckenspezifischen Vorschriften und Empfehlungen verfügen;
- d. jeweils über Änderungen und temporäre Ergänzungen der Schweizerischen Fahrdienstvorschriften, der Betriebsvorschriften sowie der streckenspezifischen Vorschriften informiert sein.
- e. die dafür erforderlichen Führerausweise und Bescheinigungen mit sich zu führen.

### **3. Kapitel: Unfähigkeit zur Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten**

#### **Art. 12** Meldung beeinträchtigter Leistungsfähigkeit

<sup>1</sup> Erachtet sich eine Person mit einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit in ihrer Leistungsfähigkeit als derart beeinträchtigt, dass sie die Sicherheit nicht mehr gewährleisten kann, so muss sie dies der vorgesetzten Person melden und auf jede sicherheitsrelevante Tätigkeit verzichten.

<sup>2</sup> Sie muss dem Vertrauensarzt oder der Vertrauensärztin umgehend alle Änderungen der medizinischen Fakten wahrheitsgetreu mitteilen und diesbezügliche ärztliche Zeugnisse beibringen.

<sup>3</sup> Nach einer Arbeitsunfähigkeit von mehr als 30 Tagen infolge Krankheit oder Unfall muss sie sich zur Beurteilung ihrer medizinischen Tauglichkeit bei dem Vertrauensarzt oder der Vertrauensärztin melden.

<sup>4</sup> Unternehmen müssen alle wesentlichen Änderungen der psychologischen Tauglichkeit von Personen mit einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit umgehend dem Vertrauenspsychologen oder der Vertrauenspsychologin melden.

#### **Art. 13** Beurteilung der Dienstfähigkeit

<sup>1</sup> Der Vertrauensarzt oder die Vertrauensärztin muss die medizinische Tauglichkeit einer Person nach Artikel 12 prüfen und die Beurteilung der Dienstfähigkeit der Person und dem Unternehmen mitteilen.

<sup>2</sup> Der Vertrauenspsychologe oder die Vertrauenspsychologin muss die psychologische Tauglichkeit einer Person nach Artikel 13 prüfen und die Beurteilung der Dienstfähigkeit der Person und dem Unternehmen mitteilen.

<sup>3</sup> Wird die medizinische oder psychologische Tauglichkeit eines Triebfahrzeugführers oder einer Triebfahrzeugführerin als eingeschränkt beurteilt, so ist dies dem BAV umgehend schriftlich mitzuteilen. Ist der Einsatz ab sofort nicht mehr verantwortbar, so erfolgt die Mitteilung auch mündlich.

<sup>4</sup> Das BAV kann bei begründeten Zweifeln an der Tauglichkeit jederzeit deren Prüfung oder eine vollständige oder teilweise Fähigkeitsprüfung anordnen.

#### **Art. 14** Dienstunfähigkeit wegen Alkohol oder anderer Substanzen

<sup>1</sup> Dienstunfähigkeit wegen Alkoholeinfluss (Angetrunkenheit) gilt als erwiesen, wenn eine Person mit einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit:

- a. eine Blutalkoholkonzentration von 0,1 Promille oder mehr aufweist; oder
- b. eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer Blutalkoholkonzentration von 0,1 Promille oder mehr führt.

<sup>2</sup> Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille oder mehr.

<sup>3</sup> Dienstunfähigkeit wegen Betäubungsmittel- oder Arzneimitteleinfluss gilt als erwiesen, wenn im Blut einer Person mit einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit eine der folgenden Substanzen nachgewiesen wird:

- a. Tetrahydrocannabinol (Cannabis);
- b. freies Morphin (Heroin/Morphin);
- c. Kokain;
- d. Amphetamin;
- e. Methamphetamin;
- f. MDEA (Methylenedioxyethylamphetamin);
- g. MDMA (Methylenedioxyethylamphetamin).

<sup>4</sup> Das BAV erlässt eine Richtlinie über den Nachweis dieser Substanzen.

<sup>5</sup> Für Personen, die nachweisen können, dass sie eine oder mehrere der in Absatz 3 aufgeführten Substanzen gemäss ärztlicher Verschreibung einnehmen, gilt Dienstunfähigkeit nicht bereits beim Nachweis dieser Substanzen als erwiesen.

<sup>6</sup> Angestellte eines Unternehmens dürfen eine dienstunfähige Person keine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausüben lassen.

#### **Art. 15** Verbot der sicherheitsrelevanten Tätigkeit

Das Unternehmen muss einer Person, die für ihre sicherheitsrelevante Tätigkeit keinen Führerausweis benötigt, diese Tätigkeit untersagen, wenn die Person infolge körperlicher oder geistiger Krankheiten oder Gebrechen, wegen Trunksucht oder anderer Süchte oder aus anderen Gründen dienstunfähig ist.

### **4. Kapitel: Kontrolle der Fähigkeit zur Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten**

#### **Art. 16** Zuständige Stelle

<sup>1</sup> Für die Kontrolle der Dienstfähigkeit sind die Stellen nach Artikel 84 EBG zuständig.

<sup>2</sup> Die Personen nach Artikel 84 Buchstabe a EBG müssen eine der folgenden Funktionen innehaben:

- a. Leitung Lok-, Rangier-, Zug-, Fahrdienst- oder Baudienstpersonal;
- b. Prüfungsexperte oder Prüfungsexpertin.

<sup>3</sup> Sie müssen folgende Anforderungen erfüllen:

- a. Mindestens eine der Personen muss während der Betriebszeit erreichbar sein.
- b. Sie müssen demselben Eisenbahnunternehmen wie die zu kontrollierende Person oder einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen angehören;
- c. Gegen sie dürfen keine Ausstandsgründe im Sinne von Artikel 10 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>3</sup> über das Verwaltungsverfahren vorliegen.

<sup>4</sup> Die Personen nach Artikel 84 Buchstaben a und d EBG müssen sich über die ihnen übertragenen Kompetenzen ausweisen können.

#### **Art. 17** Vortests

<sup>1</sup> Zur Feststellung des Alkoholkonsums können Vortestgeräte verwendet werden, die Auskunft über die Alkoholisierung geben.

<sup>2</sup> Bestehen Hinweise dafür, dass die kontrollierte Person wegen einer anderen Substanz als Alkohol dienstunfähig ist und in diesem Zustand eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausgeübt hat, so können zum Nachweis von Betäubungs- oder Arzneimitteln namentlich im Urin, Speichel oder Schweiß Vortests durchgeführt werden.

<sup>3</sup> Die Vortests sind nach den Vorschriften des Geräteherstellers durchzuführen.

<sup>4</sup> Auf weitere Untersuchungen wird verzichtet, wenn die Vortests ein negatives Resultat ergeben und die kontrollierte Person keine Anzeichen von Dienstunfähigkeit aufweist.

---

<sup>3</sup> SR 172.021

<sup>5</sup> Ergibt der Vortest hinsichtlich Alkoholkonsums ein positives Resultat oder wurde auf den Einsatz eines Vortestgerätes verzichtet, so wird eine Atem-Alkoholprobe durchgeführt.

#### **Art. 18** Durchführung der Atem-Alkoholprobe

<sup>1</sup> Die Atem-Alkoholprobe darf durchgeführt werden:

- a. frühestens 20 Minuten nach Ende des Alkoholkonsums; oder
- b. nach einer Mundspülung unter Beachtung allfälliger Angaben des Geräteherstellers.

<sup>2</sup> Atem-Alkoholproben sind mit Geräten durchzuführen, die:

- a. Atem-Alkoholmessungen mindestens in einem Bereich vornehmen können, der einer Blutalkoholkonzentration von 0,10–3,00 Promille entspricht;
- b. in einem Bereich, der einer Blutalkoholkonzentration von 0,02–1,00 Promille entspricht, eine Messungenauigkeit von höchstens 0,05 Promille aufweisen; und
- c. die gemessene Atem-Alkoholkonzentration (mg/l) mit einem Faktor von 2000 in den Blutalkoholgehalt (g/kg) umrechnen.

<sup>3</sup> Das BAV regelt in einer Richtlinie die Anforderungen an die Geräte zur Durchführung von Atem-Alkoholkontrollen und ihre Handhabung.

<sup>4</sup> Für die Probe sind zwei Messungen erforderlich. Weichen diese um mehr als 0,10 Promille voneinander ab, so sind zwei neue Messungen vorzunehmen. Ergeben auch diese Messungen eine Differenz von mehr als 0,10 Promille und bestehen Hinweise auf eine Alkoholisierung, so ist eine Blutuntersuchung anzuordnen.

<sup>5</sup> Die Dienstunfähigkeit gilt als festgestellt, wenn der tiefere Wert der beiden Messungen einer Blutalkoholkonzentration von 0,10 Promille und mehr, aber weniger als 0,50 entspricht und die Person diesen Wert unterschriftlich anerkennt.

#### **Art. 19** Blut- und Urinuntersuchung

<sup>1</sup> Eine Blutuntersuchung ist anzuordnen, wenn:

- a. der tiefere Wert der beiden Atem-Alkoholmessungen:
  1. einer Blutalkoholkonzentration von 0,50 Promille und mehr entspricht,
  2. einer Blutalkoholkonzentration von 0,10 Promille und mehr, aber weniger als 0,50 und die betroffene Person das Ergebnis der Messungen nicht anerkennt;
- b. Hinweise dafür bestehen, dass die betroffene Person wegen einer anderen Substanz als Alkohol dienstunfähig ist und in diesem Zustand im Dienst war;
- c. die Durchführung eines Vortests oder der Atem-Alkoholprobe nicht möglich ist und Hinweise auf Dienstunfähigkeit bestehen.

<sup>2</sup> Eine Sicherstellung von Urin kann zusätzlich angeordnet werden, wenn Hinweise dafür bestehen, dass die betroffene Person wegen einer anderen Substanz als Alkohol dienstunfähig ist und in diesem Zustand eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausgeübt hat.

## **Art. 20** Pflichten der zuständigen Stelle

<sup>1</sup> Die zuständige Stelle muss die betroffene Person insbesondere darauf hinweisen, dass:

- a. die Weigerung, an der Durchführung eines Vortests oder der Atem-Alkoholprobe mitzuwirken, die Anordnung der Blutprobe zur Folge hat (Art. 82 Abs. 3 EBG);
- b. die Anerkennung des Ergebnisses der Atem-Alkoholprobe die Einleitung verwaltungs- und strafrechtlicher Verfahren zur Folge hat.

<sup>2</sup> Verweigert die betroffene Person die Durchführung eines Vortests, die Atem-Alkoholprobe, die Blutentnahme, die Sicherstellung von Urin oder die ärztliche Untersuchung, so ist sie auf die Folgen aufmerksam zu machen (Art. 87a Abs. 1 EBG).

<sup>3</sup> Die Durchführung der Atem-Alkoholprobe, die Sicherstellung von Urin, die Feststellungen der zuständigen Stelle, die Anerkennung der Atem-Alkoholmessungen sowie der Auftrag zur Blutentnahme und Sicherstellung von Urin oder die Bestätigung des Auftrags sind in einem Protokoll festzuhalten. Das BAV legt in einer Richtlinie die Mindestanforderungen an die Form und den Inhalt des Protokolls fest.

## **Art. 21** Blutentnahme und Sicherstellung von Urin

<sup>1</sup> Das Blut ist durch einen Arzt oder eine Ärztin oder, unter seiner oder ihrer Verantwortung, durch eine von ihm oder ihr bezeichnete sachkundige Hilfsperson zu entnehmen. Die Sicherstellung des Urins erfolgt unter angemessener Sichtkontrolle durch eine sachkundige Person.

<sup>2</sup> Das Gefäss mit dem Blut oder dem Urin ist unverwechselbar anzuschreiben, transportsicher zu verpacken, gekühlt aufzubewahren und auf dem schnellsten Weg an ein vom BAV anerkanntes Laboratorium zur Auswertung zu senden.

<sup>3</sup> Das BAV anerkennt auf Antrag der Kantone Laboratorien, welche die für forensische Blut- und Urinanalysen erforderlichen Einrichtungen besitzen und für eine zuverlässige Untersuchung Gewähr bieten. Es überprüft die Tätigkeit der anerkannten Laboratorien oder lässt sie überprüfen.

## **Art. 22** Ärztliche Untersuchung

<sup>1</sup> Wurde eine Blutentnahme angeordnet, so hat der damit beauftragte Arzt oder die damit beauftragte Ärztin die betroffene Person auf die medizinisch feststellbaren Anzeichen von Dienstunfähigkeit aufgrund von Alkohol-, Betäubungs- oder Arzneimittelkonsum zu untersuchen. Das BAV legt in einer Richtlinie die Mindestanforderungen an die Form und den Inhalt des entsprechenden Protokolls fest.

<sup>2</sup> Lässt die betroffene Person in ihrem Verhalten keine Auffälligkeiten erkennen, die auf eine andere Ursache der Dienstunfähigkeit als Alkohol hinweisen, so kann die zuständige Stelle den Arzt oder die Ärztin von der Untersuchungspflicht entbinden.

## **Art. 23** Begutachtung durch Sachverständige

<sup>1</sup> Die Ergebnisse der Blut- oder Urinanalyse sind zuhanden der Strafbehörde und der für den Entzug zuständigen Behörde durch anerkannte Sachverständige hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Dienstfähigkeit begutachten zu lassen, wenn:

- a. eine die Dienstfähigkeit herabsetzende Substanz im Blut nachgewiesen wird und es sich dabei nicht um Alkohol oder eine in Artikel 13 Absatz 3 aufgeführte Substanz handelt;
- b. eine Person eine Substanz nach Artikel 13 Absatz 3 gemäss ärztlicher Verschreibung eingenommen hat, jedoch Hinweise auf Dienstunfähigkeit bestehen.

<sup>2</sup> Der oder die Sachverständige berücksichtigt die Feststellungen der zuständigen Stelle, die Ergebnisse der ärztlichen sowie der chemisch-toxikologischen Untersuchung und begründet die daraus gezogenen Schlussfolgerungen.

<sup>3</sup> Das BAV anerkennt auf Antrag der Laboratorien Personen als Sachverständige, die:

- a. eine Ausbildung als Rechtsmediziner oder Rechtsmedizinerin, Toxikologe oder Toxikologin oder eine gleichwertige in- oder ausländische Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben; und
- b. sich über umfassende theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrungen für die Interpretation chemischer Analyseergebnisse hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Dienstfähigkeit ausweisen können.

## **Art. 24** Andere Feststellung der Dienstunfähigkeit

Die Angetrunkenheit oder der Einfluss einer anderen die Dienstfähigkeit herabsetzenden Substanz als Alkohol kann auch aufgrund von Zustand und Verhalten der verdächtigten Person oder durch Ermittlung über den Konsum festgestellt werden, namentlich wenn die Atem-Alkoholprobe, der Betäubungsmittel- oder Arzneimittelvortest oder die Blutprobe nicht vorgenommen werden konnten. Vorbehalten bleiben weitergehende Bestimmungen des kantonalen Prozessrechts.

## **Art. 25** Verfahren

Das BAV regelt in Richtlinien die weiteren Anforderungen an das Verfahren zur Feststellung der Dienstunfähigkeit infolge Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimiteleinflusses.

## **5. Kapitel: Massnahmen der zuständigen Stelle**

### **Art. 26** Verhinderung der Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten

Die zuständige Stelle verhindert die Ausübung der sicherheitsrelevanten Tätigkeit, wenn die damit betraute Person:

- a. nicht den erforderlichen Führerausweis oder die erforderliche Bescheinigung besitzt oder trotz Verweigerung oder Entzug des Führerausweises oder der Bescheinigung tätig ist;

- b. in einem den sicheren Dienst ausschliessenden Zustand eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausübt, für die ein Führerausweis oder eine Bescheinigung nicht erforderlich ist;
- c. eine durch Atem-Alkoholprobe ermittelte Blutalkoholkonzentration von 0,10 Promille und mehr aufweist;
- d. eine Auflage missachtet, die das Sehvermögen betrifft;
- e. die im Führerausweis oder in der Bescheinigung eingetragene Beschränkung missachtet oder die Voraussetzungen nach Artikel 8 nicht erfüllt;
- f. die Artikel 4-11 des Arbeitszeitgesetzes vom 8. Oktober 1971<sup>4</sup> in schwerwiegender Weise verletzt.

**Art. 27** Abnahme des Ausbildungsnachweises oder des Führerausweises und der Bescheinigung

<sup>1</sup> Die zuständige Stelle nimmt den Ausbildungsnachweis oder den Führerausweis und die Bescheinigung (Zulassungsdokumente) auf der Stelle ab, wenn eine Person bei der Ausübung der entsprechenden Tätigkeit:

- a. offensichtlich angetrunken erscheint oder eine durch Atem-Alkoholprobe ermittelte Blutalkoholkonzentration von 0,50 Promille und mehr aufweist;
- b. aus anderen Gründen offensichtlich dienstunfähig erscheint;
- c. ohne die erforderliche Begleitperson eine Lernfahrt ausführt.

<sup>2</sup> Die Zulassungsdokumente können abgenommen werden, wenn eine Person bei der Ausübung der entsprechenden Tätigkeit durch grobe Verletzung von Fahrdienst- oder Betriebsvorschriften einen Unfall verursacht, bei dem ein Mensch getötet oder verletzt wird.

**Art. 28** Verfahren

<sup>1</sup> Die Abnahme der Zulassungsdokumente und die Verhinderung der Weiterfahrt sind schriftlich zu bestätigen unter Hinweis auf die gesetzliche Wirkung dieser Massnahmen.

<sup>2</sup> Innert fünf Tagen nach der Abnahme sind die Ausbildungsnachweise und Führerausweise dem BAV, die Bescheinigung dem Unternehmen zu übermitteln. Das Protokoll oder der Rapport ist beizufügen.

<sup>3</sup> Entfallen die Gründe, die zur Abnahme der Zulassungsdokumente oder zur Verhinderung der Dienstausbübung geführt haben, so sind die abgenommenen Dokumente zurückzugeben und die Verhinderung der Dienstausbübung aufzuheben.

**Art. 29** Mitteilung der zuständigen Stelle

<sup>1</sup> Erhält die zuständige Stelle oder das Unternehmen Hinweise, dass eine ausweispflichtige Person aus medizinischen, psychologischen oder anderen Gründen möglicherweise dauerhaft dienstunfähig ist, so teilt sie die Hinweise umgehend dem BAV und dem Unternehmen mit.

---

<sup>4</sup> SR 822.21

<sup>2</sup> Das BAV legt in einer Richtlinie fest, bei welchen Widerhandlungen gegen Vorschriften eine ausweispflichtige Person dem BAV zur Überprüfung der medizinischen und psychologischen Tauglichkeit oder der fachlichen Eignung zu melden sind.

## **6. Kapitel: Meldungen zwischen der Schweiz und den Mitgliedstaaten der Europäischen Union**

**Art. 30** Meldungen der Schweiz an Mitgliedstaaten der Europäischen Union

<sup>1</sup> Gefährdet eine mit einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit betraute Person eines ausländischen Unternehmens die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs schwerwiegend oder wiederholt, so meldet das BAV diese Verstöße der zuständigen Behörde des Staates, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.

<sup>2</sup> Auf der Stelle abgenommene Führerausweise und Bescheinigungen werden dieser Behörde übergeben.

**Art. 31** Meldungen von Mitgliedstaaten der Europäischen Union

Das BAV nimmt Meldungen von Mitgliedstaaten der Europäischen Union über Verstöße von mit einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit betrauten Personen eines in der Schweiz zugelassenen oder ansässigen Unternehmens entgegen.

## **7. Kapitel: Verwaltungsmassnahmen**

**Art. 32** Entzug der Zulassungsdokumente

<sup>1</sup> Zulassungsdokumente sind zu entziehen, wenn festgestellt wird, dass die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erteilung nicht oder nicht mehr bestehen; sie können entzogen werden, wenn die mit der Erteilung im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen missachtet werden.

<sup>2</sup> Das BAV ist für den Entzug des Führerausweises zuständig, das Unternehmen für den Entzug des Ausbildungsnachweises und der Bescheinigung.

**Art. 33** Entzug des Ausbildungsnachweises oder des Führerausweises wegen fehlender Eignung

<sup>1</sup> Der Ausbildungsnachweis oder der Führerausweis wird einer Person auf unbestimmte Zeit entzogen, wenn:

- a. ihre körperliche und geistige Leistungsfähigkeit nicht oder nicht mehr ausreicht, eine sicherheitsrelevante Tätigkeit auszuüben;
- b. sie an einer Sucht leidet, welche die Eignung zur sicherheitsrelevanten Tätigkeit ausschliesst;
- c. sie aufgrund ihres bisherigen Verhaltens nicht Gewähr bietet, dass sie künftig bei der Ausübung der sicherheitsrelevanten Tätigkeit die Vorschriften beachten wird.

### **Art. 34**            Umfang des Entzugs

<sup>1</sup> Der Entzug des Ausbildungsnachweises oder Führerausweises gilt als Verbot, die nachweis- oder ausweispflichtigen Tätigkeiten auszuüben.

<sup>2</sup> Der Entzug des Ausbildungsnachweises oder des Führerausweises aus medizinischen, psychologischen oder fachlichen Gründen kann auf einen bestimmten Tätigkeits- oder Einsatzbereich beschränkt werden.

### **Art. 35**            Wiedererteilung der Zulassungsdokumente

<sup>1</sup> Werden Zulassungsdokumente auf unbestimmte Zeit entzogen, so können sie unter Bedingungen oder Auflagen wiedererteilt werden, wenn eine allfällige verfügte Sperrfrist abgelaufen ist und die betroffene Person die Behebung des Mangels nachweist, der die Eignung ausgeschlossen hat.

<sup>2</sup> Missachtet die betroffene Person die Auflagen oder missbraucht sie in anderer Weise das in sie gesetzte Vertrauen, so ist das wiedererteilte Dokument erneut zu entziehen.

### **Art. 36**            Verfahrensvorschriften

<sup>1</sup> Vor der Verfügung eines Ausweisentzugs hört das BAV die betroffene Person an. Es kann das Unternehmen anhören.

<sup>2</sup> Es gibt der betroffenen Person Gelegenheit, die Akten einzusehen und sich zur Massnahme zu äussern. Die Akteneinsicht darf nur insoweit verweigert werden, als wichtige öffentliche oder schutzwürdige private Interessen dies erfordern.

<sup>3</sup> Die Entzugsverfügung ist zu begründen und der betroffenen Person schriftlich zu eröffnen. Sie muss sich mit den wesentlichen Einwendungen dieser Person auseinandersetzen und eine Rechtsmittelbelehrung enthalten. Das Unternehmen erhält eine Kopie.

<sup>4</sup> Bis zur Abklärung der Entzugsgründe kann das BAV den Führerausweis sofort vorsorglich abnehmen.

### **Art. 37**            Mitteilung

Wird ein Entzug des Ausbildungsnachweises oder des Führerausweises auf unbestimmte Zeit verfügt, so teilt das BAV der betroffenen Person bei der Eröffnung der Verfügung die Bedingungen für den Wiedererwerb des Ausbildungsnachweises oder des Führerausweises mit.

### **Art. 38**            Freiwillige Rückgabe des Ausbildungsnachweises oder des Führerausweises

Die freiwillige Rückgabe des Ausbildungsnachweises oder des Führerausweises an das BAV hat die Wirkung eines Entzugs. Das BAV bestätigt die Rückgabe schriftlich.

### **Art. 39**            Aberkennung ausländischer Führerausweise

Ausländische Führerausweise können nach den gleichen Bestimmungen aberkannt werden, die für den Entzug des schweizerischen Führerausweises gelten. Sie sind ausserdem auf unbestimmte Zeit abzuerkennen, wenn sie in Umgehung der

schweizerischen oder ausländischen Zuständigkeitsbestimmungen im Ausland erworben worden sind. Die Aberkennung eines ausländischen Führerausweises ist der zuständigen ausländischen Behörde mitzuteilen.

## **8. Kapitel: Strafbestimmungen**

### **Art. 40**

<sup>1</sup> Wer vorsätzlich eine sicherheitsrelevante Tätigkeit im Eisenbahnbereich ausübt, obwohl ihm die Zulassungsdokumente verweigert, entzogen oder aberkannt wurden, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

<sup>2</sup> Mit Busse wird bestraft, wer vorsätzlich:

- a. bei der Ausübung einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit im Bahnbereich die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften FDV vom 5. November 2007<sup>5</sup> wiederholt verletzt;
- b. ohne die erforderlichen Zulassungsdokumente eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausübt;
- c. eine Person eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausüben lässt, von der er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass sie die erforderlichen Zulassungsdokumente nicht hat;
- d. die mit den Zulassungsdokumenten verbundenen Beschränkungen oder Auflagen missachtet;
- e. sich weigert, den Kontrollbehörden auf Verlangen die für Kontrollen erforderlichen Zulassungsdokumente, elektronischen Datenträger und weitere Kontrolldokumente vorzuweisen oder in anderer Weise die Kontrolltätigkeiten hindert.

<sup>3</sup> Wer fahrlässig handelt, wird für Widerhandlungen nach Absatz 1 mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen und Widerhandlungen nach Absatz 2 mit Busse bis zu 5000 Franken bestraft.

<sup>4</sup> In besonders leichten Fällen ist von einer Bestrafung abzusehen.

<sup>5</sup> Der Arbeitgeber oder Vorgesetzte, der eine nach Gesetz oder Verordnung strafbare Handlung einer mit einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit betrauten Person veranlasst oder nicht nach seinen Möglichkeiten verhindert, untersteht der gleichen Strafandrohung wie diese Person.

## **9. Kapitel: Erfassung von Daten**

### **Art. 41**          Datenbank

<sup>1</sup> Das BAV führt eine Datenbank über die:

- a. Führerausweise und Bescheinigungen für Triebfahrzeugführer und -führerinnen;
- b. Prüfungsexperten und -expertinnen;
- c. Fachexperten und -expertinnen des BAV für Verkehr;
- d. Vertrauensärzte und Vertrauensärztinnen;

---

<sup>5</sup> SR 742.173.001

- e. Vertrauenspsychologen und Vertrauenspsychologinnen.

<sup>2</sup> Es darf die gespeicherten Daten nur für die Aufgaben nach dieser Verordnung verwenden.

<sup>3</sup> Der Zugriff ist mit individuellen Benutzerprofilen und Passwörtern gesichert.

#### **Art. 42**            Inhalt der Datenbank

<sup>1</sup> Der Datensatz über die Führerausweise und Bescheinigungen enthält:

- a. Anrede, Name, Vorname, Geburtsdatum, Adresse, Staatsangehörigkeit und Registernummer sowie Lichtbild der Person;
- b. Angaben über die Sprachkenntnisse;
- c. Schlussbeurteilungen der medizinischen und psychologischen Tauglichkeit sowie von deren Einschränkungen;
- d. Datum der bestandenen Fähigkeitsprüfungen und periodischen Prüfungen;
- e. Angaben über die in den Bescheinigungen eingetragenen Kompetenzen;
- f. Angaben über Verwaltungsmassnahmen und damit zusammenhängende wichtige Umstände;
- e. Angaben über die fachliche Spezialisierung.

<sup>2</sup> Der Datensatz über die Personen nach Artikel 41 Absatz 1 Buchstaben b–e enthält:

- a. Name, Vorname, Adresse, Telefonnummer;
- b. Datum der Ernennung.

### **10. Kapitel: Schlussbestimmungen**

#### **Art. 43**            Vollzug

Das BAV legt in einer Richtlinie:

- a. die medizinischen Voraussetzungen für die Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten fest;
- b. die Durchführung der ärztlichen Untersuchung durch die Vertrauensärzte und -ärztinnen fest;
- c. die verkehrspsychologischen Voraussetzungen für die Ausübung sicherheitsrelevanter Tätigkeiten fest;
- d. die Durchführung der psychologischen Untersuchung durch die Vertrauenspsychologen und -psychologinnen fest;
- e. die für die ausländische Triebfahrzeugführer und -führerinnen geltenden persönlichen Voraussetzungen, die Ausbildung und die Prüfung fest.

#### **Art. 44**            Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2010 in Kraft.

## **Erläuterungen zur VüV**

### **Verordnung über die Videoüberwachung im öffentlichen Verkehr (VüV-öV)**

Die Videoüberwachungsverordnung SBB (VüV-SBB), welche bis anhin nur für die SBB galt, gilt neu für alle Infrastrukturanlagen und Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs.

Gleichzeitig wurden die Bearbeitung und die Herausgabe von Aufzeichnungen näher geregelt, sodass die Datenschutzbestimmungen eingehalten werden.

# Verordnung über die Videoüberwachung im öffentlichen Verkehr (Videoüberwachungsverordnung ÖV, VüV-ÖV)

vom .....

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf Artikel 16b Absatz 6 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>6</sup>  
und Artikel 55 Absatz 6 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>7</sup>  
(PBG),

*verordnet:*

## **Art. 1**            Gegenstand

Diese Verordnung regelt die Überwachung von Fahrzeugen (Art. 2 Abs. 2 Bst. b PBG) sowie Bauten, Anlagen und Einrichtungen (Infrastruktur) der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs durch Videokameras.

## **Art. 2**            Zweck der Videoüberwachung

<sup>1</sup> Die Videoüberwachung dient dem Schutz der Reisenden, des Betriebs und der Infrastruktur.

<sup>2</sup> Sie soll insbesondere:

- a. das Personal, die Reisenden, Kundinnen und Kunden sowie die Besucherinnen und Besucher vor Aggressionen und Belästigungen schützen;
- b. Wertgegenstände sichern;
- c. Sachbeschädigungen verhindern.

## **Art. 3**            Einsatz

<sup>1</sup> Die Unternehmen entscheiden über den Einsatz von Videogeräten. Nicht überwacht werden darf der Geheimbereich von Personen (Art. 179<sup>quater</sup> Strafgesetzbuch<sup>8</sup>).

<sup>2</sup> Die Videoüberwachung muss erkennbar gemacht werden. Am überwachten Ort sind die verantwortliche Stelle sowie der Zweck der Videoüberwachung und deren Rechtsgrundlagen anzugeben.

---

AS 2003 4751

<sup>6</sup> SR 742.101

<sup>7</sup> SR ...; BBl 2009 ...

<sup>8</sup> SR 311.0

**Art. 4**            Bearbeitung von Aufzeichnungen

<sup>1</sup> Aufzeichnungen mit Personendaten müssen spätestens am nächsten Arbeitstag ausgewertet werden. Ausnahmsweise ist eine Auswertung am übernächsten Arbeitstag zulässig.

<sup>2</sup> Die Aufzeichnungen sind unter Vorbehalt einer Herausgabe nach Artikel 5 spätestens nach 100 Tagen zu vernichten.

**Art. 5**            Herausgabe von Aufzeichnungen

<sup>1</sup> Aufzeichnungen dürfen nur den folgenden Behörden herausgegeben werden:

- a. den strafverfolgenden Behörden des Bundes und der Kantone auf deren Verfügung hin;
- b. den Behörden, bei denen die Unternehmen Anzeige erstatten oder Rechtsansprüche verfolgen.

<sup>2</sup> Die Herausgabe ist nur so weit zulässig, als dies für das Verfahren erforderlich ist; Personendaten unbeteiligter Dritter sind zu anonymisieren.

<sup>3</sup> Im Fall einer Herausgabe dürfen die Unternehmen die Aufzeichnungen bis zum rechtskräftigen Abschluss des Verfahrens aufbewahren.

**Art. 6**            Datenschutz und Datensicherheit

<sup>1</sup> Die Unternehmen sorgen dafür, dass die Personendaten vor dem Zugriff unbefugter Personen geschützt sind. Sie regeln die Zugangsberechtigung.

<sup>2</sup> Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992<sup>9</sup> über den Datenschutz, insbesondere die Artikel 16–25<sup>bis</sup>.

**Art. 7**            Aufhebung bisherigen Rechts

Die Videoüberwachungsverordnung SBB vom 5. Dezember 2003<sup>10</sup> wird aufgehoben.

**Art. 8**            Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2010 in Kraft.

---

<sup>9</sup> SR 235.1

<sup>10</sup> AS 2003 4751

## Erläuterungen zur VPB

### **Verordnung über die Personenbeförderung (VPB)**

#### **Allgemein**

Die Verordnung über die Personenbeförderung enthält ausführende Bestimmungen zum Bundesgesetz über die Personenbeförderung und regelt die Erteilung von Konzessionen und kantonalen Bewilligungen im Binnenverkehr, die Erteilung von eidgenössischen Bewilligungen im ausschliesslich grenzüberschreitenden Verkehr sowie den Transport von Personen und Gepäck.

Mit dem neuen Gesetz werden neu alle Verkehrsaspekte in einem Erlass geregelt. Neu ist auch, dass das Gesetz einige Regelungen übernimmt, die bisher auf Verordnungsstufe zu finden waren. So ist in Zukunft anhand der beiden Erlasse zu bestimmen, ob die Transporte regelmässig und gewerbmässig durchgeführt werden. Neu regelt auch das Gesetz die Zuständigkeiten, ausser im Bereich der grenzüberschreitenden Transporte sind ergänzende Bestimmungen nötig. Zudem führen die bisherigen Erfahrungen zu kleineren Anpassungen. Das Bewährte wird weiter geführt. Die Struktur des Erlasses wird angepasst (Das Personenbeförderungsregal wird für den Binnenverkehr und für den grenzüberschreitenden Verkehr in zwei separaten und eigenständigen Kapiteln geregelt).

Eine grosse Änderung betrifft die Unterstellung der verschiedenen Beförderungen dem Personenbeförderungsregal. Wie bereits heute, wird der regelmässige und fahrplanmässige Linienverkehr sowie Linienverkehr, der bei genügender Nachfrage (Bedarfsfahrten) und die linienverkehrsähnliche Fahrten (Fahrten auf Verlangen und Sammelfahrten) die eine Erschliessungsfunktion haben, der Konzessionspflicht unterstellt. Für deren Erteilung ist der Bund zuständig.

Einige Beförderungsarten im Binnenverkehr wie z.B. Bedarfsverkehr ohne Erschliessungsfunktion, Arbeitnehmertransporte oder Schülertransporte werden nach wie vor der kantonalen Bewilligungspflicht unterstellt. Es handelt sich dabei um Personenbeförderungen von geringer Bedeutung (vgl. Artikel 7 Abs. 2 PBG Entwurf).

Einige der Beförderungsarten werden vom Personenbeförderungsregal ausgenommen, dh. sie können grundsätzlich ohne Konzession und ohne kantonale Bewilligung durchgeführt werden. In diesem Bereich erfolgt die grosse Änderung, nämlich die Ausnahme vom Personenbeförderungsregal aller Fahrten, die mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die nach ihrer Bauart und Ausstattung nicht dazu bestimmt und geeignet sind, mehr als neun Personen, einschliesslich des Fahrers zu befördern. Das bedeutet, dass

Fahrten, die grundsätzlich einer Konzession oder kantonalen Bewilligung bedürfen, aber mit solchen Fahrzeugen durchgeführt werden, frei sind. Vorbehalten bleibt, dass wenn sie mit den bestehenden Fahrten oder Fahrtenketten des Linienverkehrs vergleichbar sind oder auf deren Benutzer ausgerichtet sind, unterstehen sie trotzdem dem Personenbeförderungsregal.

Die Bestimmungen über den Transportvertrag, Transport von Personen und Gepäck werden aus der heute geltenden Transportverordnung übernommen und wo nötig angepasst. Die Regelung über die begleiteten Motorfahrzeuge wird ersatzlos gestrichen. Alle Bestimmungen über den Güterverkehr werden aus der heute geltenden Transportverordnung herausgenommen.

## **1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen**

### **Artikel 2           Regelmässigkeit**

Neu regelt das Gesetz, wann die Regelmässigkeit gegeben ist. Die im Gesetz verankerte Definition braucht noch eine Präzisierung. So wird genauer umschrieben, dass eine Hin- und Rückfahrt bereits als zwei Fahrten gelten.

Zudem wird, wie in der Botschaft angekündigt, präzisiert, dass im grenzüberschreitenden Verkehr die erkennbare zeitliche Ordnung dann gegeben ist, wenn die Fahrten innerhalb von einem Monat mindestens viermal durchgeführt werden. Die bisherige Regelung wird in dem Sinne geändert, dass sich die Regelmässigkeit dann ergibt, wenn über eine Zeitspanne von über einem Monat die Fahrten mindestens viermal im Monat durchgeführt werden.

### **Artikel 3           Gewerbmässigkeit**

#### **Absatz 1**

Es wird präzisiert, was das Gesetz mit einem Entgelt meint. Als solches gelten nämlich nicht nur Geldleistungen, sondern auch Naturalleistungen.

## **2. Kapitel: Personenbeförderung im Binnenverkehr**

### **1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen**

#### **Artikel 4           Grundsatz**

##### **Absatz 1**

Der Absatz 1 bestimmt, dass das Recht, Reisende zu befördern durch Konzessionen oder Bewilligungen verliehen werden können. Die bisherige Regelung, die vorsah, das Recht an natürliche und juristische Personen erteilen zu können, wird weiterhin beibehalten. Neu wird jedoch in der Verordnung festgeschrieben, dass diese Rechte auch an staatliche Organe, unabhängig davon, ob sie eine Rechtspersönlichkeit besitzen, erteilt werden können. In der Praxis wurden bisher die Konzessionen auch an Betriebe erteilt, die an sich keine natürliche oder juristische Personen waren, sondern zum Beispiel ein Teil, eine Abteilung einer Gemeinde darstellten. Als

Beispiel kann hier der Verkehrsbetrieb der Davos Landschaft (VBD) genannt werden, der ein Regiebetrieb der öffentlichen Hand ist und dem Departement III "Öffentliche Betriebe" untersteht. Aufsichtsorgan ist die Betriebskommission unter der Leitung des Vorstehers des Departements III der Gemeinde Davos.

Wird eine Konzession erteilt, die konzessionierte Unternehmung führt aber zum Beispiel auf der gleichen Linie oder im gleichen Gebiet auch Transporte, die einer kantonalen Bewilligung bedürfen, so muss diese zusätzlich erteilt werden. Es kann somit mit einer Konzession nicht gleichzeitig das Transportrecht für eine bewilligungspflichtige Beförderung mit erteilt werden.

## **Artikel 5 Erschliessungsfunktion**

Die Erschliessungsfunktion wird für die Frage der Unterstellung der Konzessions- oder Bewilligungspflicht neu zu einem generellen Kriterium auch für den reinen Linienverkehr.

Die Erschliessungsfunktion ist dann gegeben, wenn sich mindestens an einem Linienende ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs befindet. Als Verknüpfungspunkte gelten insbesondere die Bahnhöfe des Regional- und des Fernverkehrs, aber auch Haltestellen von Buslinien oder ein Flughafen.

## **Artikel 6 Personenbeförderung mit Konzessionspflicht**

Buchstabe a

Die Bestimmung, wonach Linienverkehr konzessionspflichtig ist, ist identisch mit der bereits heutigen Regelung.

Buchstabe b

Bei dieser Art der Personenbeförderung geht es um solche, die zwar keine Erschliessungsfunktion hat, jedoch aufgrund ihrer Intensität und der Bedeutung nicht vom Personenbeförderungsregal ausgenommen werden soll. Als Beispiel kann hier der Transport von Personen auf die Jungfrauoch genannt werden.

Buchstabe c

Beim Bedarfsverkehr handelt es sich grundsätzlich auch um den Linienverkehr. Diese Zuordnung soll auch dadurch nicht geändert werden, wenn die publizierten Fahrten nur dann durchgeführt werden, wenn die Nachfrage genügend ist.

Buchstabe d

Als linienerkehrsähnliche Fahrten gelten insbesondere Fahrten auf Verlangen und Sammelfahrten. Hier sind die Angebote, die als „Publicar“ oder „Rufbus“ bekannt sind, gemeint. Solche Transporte werden insbesondere in Gebieten durchgeführt, wo die Einrichtung einer fixen Linie schwierig ist, so zum Beispiel in ländlichen Gebieten.

Es handelt sich hier insbesondere um Transporte, die in einem festgelegten Gebiet nach einem individuellen Bedürfnis der Fahrgäste ausgestaltet werden, trotzdem keine Fahrten im Sinne von Taxifahrten darstellen, da sie Fahrgäste nach Möglichkeit gesammelt und dann mit einer gemeinsamen Fahrt befördert werden. Dies geschieht in der Regel durch eine Zentrale, die die „Anmeldungen“ sammelt und die Durchführung der Fahrt koordiniert. Auch eine gewisse Flexibilität wird von den Fahrgästen erwartet, die Fahrt kann nämlich auch erst in einer oder zwei Stunden erfolgen.

Die linienverkehrsähnliche Fahrten werden der Konzessionspflicht unterstellt, da sonst auf den Strecken, die als ertragreich gelten (z.B. Bern – Zürich) möglich wäre, Sammeltransporte durchzuführen, wodurch wiederum Angebote, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert werden, konkurrenziert werden.

Buchstabe e

Die heute geltende Verordnung wurde per 1. August 2008 geändert, in dem die Transfers von Fluggästen zu den touristischen Orten oder Gebieten der eidgenössischen Bewilligungspflicht unterstellt wurden. Analog anwendbar sind hier aber die Bestimmungen über die Konzessionen. Diese Regelung wird beibehalten, es werden neu Konzessionen für diese Transporte erteilt, da es sich um Transporte im Binnenverkehr handelt. Bei dieser Transportart gilt auch weiterhin die Vermutung, dass sie keine nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse für die bestehenden und von der öffentlichen Hand mitfinanzierten Angebote bewirken.

### **Artikel 7 Personenbeförderung mit Bewilligungspflicht**

Die Botschaft zum Gesetz spricht hier von der Personenbeförderung von geringer Bedeutung. Mit diesem Begriff sind die Transportarten angesprochen, die einer kantonalen Bewilligung bedürfen. Dieser Artikel zählt Transportarten auf, für eine kantonale Bewilligung erforderlich ist.

Buchstabe a

Die Transporte mit touristischem Charakter, die der Freizeitaktivitäten dienen, sollen nicht mehr konzessionspflichtig sein. Insbesondere Transporte, die nicht von grosser Bedeutung sind, solche, die Orte wie eine Alp, ein Restaurant oder ähnliche Ziele bedienen, sollen einer Bewilligungspflicht der Kantone unterstellt werden.

Die übrigen Transportarten wurden der kantonalen Bewilligungspflicht unterstellt, da sie bereits heute in die kantonale Zuständigkeit fallen, eine Befreiung von der Bewilligungspflicht schien jedoch nicht zweckmässig zu sein. Diese Transporte werden parallel zu den bestehenden Angeboten des öV geführt, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert werden. Durch ihre wesentliche Grösse und Häufigkeit werden sie weiterhin dem Regal unterstellt.

Weiterhin einer kantonalen Bewilligung bedürfen somit zum Beispiel die Schüler- oder die Arbeitnehmertransporte. Diese Transporte werden zum

Teil parallel zu den Angeboten des öffentlichen Verkehrs durchgeführt und können ihn so auch konkurrenzieren.

### **Artikel 8 Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal**

Alle in diesem Artikel genannten Transportarten im Binnenverkehr bedürfen weder einer Konzession noch einer kantonalen Bewilligung.

In den einzelnen Bestimmungen wird von den „**vorab gebildeten Gruppen**“ gesprochen. Darunter sind die Fälle gemeint, in denen das Transportunternehmen im Voraus weiss, wer bzw. wie viele Personen mit welchem Kurs transportiert werden. Wenn vorab gebildete Gruppen befördert werden, ist ein spontanes Erscheinen und die Beförderung von weiteren Passagieren nicht möglich. Die Tatsache, dass für den Transport eine Reservation erforderlich ist, entscheidet noch nicht darüber, ob es sich um eine vorab gebildete Gruppe handelt.

#### **Buchstabe a**

Das Hauptziel der neuen Verordnung ist es eine gewisse Vereinfachung und damit Liberalisierung im Bereich der Personenbeförderung durchzuführen. Als eine der grossen Änderungen im Vergleich zur heutigen Situation wird vorgeschlagen, alle Fahrten mit Fahrzeugen für höchstens neun Personen, einschliesslich der Fahrerin oder der Fahrers von der Konzessions- und Bewilligungspflicht auszunehmen.

Die Regelung ist ähnlich wie bereits im Bereich der grenzüberschreitenden Fahrten.

Darunter werden unter anderem auch Taxifahrten oder Fahrten mit Zweirad-Fahrzeugen fallen.

#### **Buchstabe b**

Heute waren Transporte, die innerhalb acht aufeinander folgenden Wochen durchgeführt wurden, bewilligungspflichtig. Diese Regelung wird geändert, in dem die Zeit auf 14 Tage verkürzt wird. Solche Transporte stellen für den konzessionierten und auch für den mitfinanzierten öffentlichen Verkehr keine Konkurrenz dar, weswegen die vom Personenbeförderungsregal ausgenommen werden.

#### **Buchstabe e**

Diese Bestimmung lehnt sich stark an die heutige Bestimmung über die Pendelfahrten mit Unterbringung an. Die heutige Regelung erweist sich problematisch. Die darin genannten Kriterien (4/5 der Fahrgäste; mindestens 2 Nächte) waren in der Praxis nicht überprüfbar. Aus diesem Grund spricht die neue Bestimmung nur davon, dass vorab gebildete Gruppen befördert werden, wobei die Transportleistung einen Bestandteil eines Angebotspaketes (zum Beispiel Hotel und Transport) darstellen muss.

Der Transport wird oft zusammen mit der Unterbringung in einem Paket angeboten. So zum Beispiel werden Transfers für die Flughafengäste

zwischen einem Flughafen und einer touristischen Destination, die zusammen mit den Übernachtungen im Hotel verkauft werden, als solche Transportart behandelt.

Buchstabe g

Alle Transportarten, die sich weder denen in Artikel 6 noch 7 zuordnen lassen, werden ebenfalls aus dem Personenbeförderungsregal ausgenommen. Darunter fallen zum Beispiel:

- Gelegenheitsfahrten
- Fahrten mit den so genannten „les petits trains“

Absatz 2 übernimmt die heutige Bestimmung, wonach Fahrten die mit den bestehenden Fahrten vergleichbar sind oder auf deren Benutzen ausgerichtet sind, trotzdem dem Personenbeförderungsregal unterstellt werden können. Damit soll verhindert werden, dass parallel zum konzessionierten oder bewilligten Verkehr andere Angebote zugelassen werden, die aufgrund der genannten Merkmale dem Personenbeförderungsregal zu unterstellen sind.

Absatz 3

In Zweifelsfällen entscheidet das BAV darüber, ob eine Personenbeförderung dem Regal untersteht und ob für diese eine Konzession oder Bewilligung erforderlich ist.

### **Artikel 9 Konzessionen und Bewilligungen für Linien**

Dieser Artikel regelt, dass die Konzessionen und Bewilligungen in der Regel für Linien erteilt werden. Trifft also keine Voraussetzung nach Artikel 10 zu, werden grundsätzlich Linienkonzessionen und keine Gebietskonzessionen erteilt.

### **Artikel 10 Konzessionen und Bewilligungen für Gebiete**

Die heutige VPK sieht die Möglichkeit vor, Gebietskonzessionen oder Bewilligungen zu erteilen. In der Praxis führte das zu Fragen, ob dies ein sinnvolles Instrument in jedem Fall ist. Die neue Verordnung enthält eine umfassendere Regelung.

In der Praxis hat sich oftmals die Frage gestellt, ob eine Gebietskonzession für alle Verkehrsmittel erteilt werden kann. Der Entwurf sieht vor, dass diese nur für Autobusse und Schiffe erteilt werden können. Die Gebietskonzession ist auch nur dort ein sinnvolles Instrument, wo die Linien schwierig zu bezeichnen sind. Dies trifft auf den sog. Publicar, Fahrten auch auf Verlangen, Anrufsammeltaxi, Nachtskursen etc. zu. aus diesem Grund regelt die neue Verordnung, dass Gebietskonzessionen nur für solche Fahrten verliehen werden können.

## 2. Abschnitt: Konzessionen

### Artikel 11 Voraussetzungen der Erteilung

#### Absatz 1 Buchstabe a

Dieser Artikel nennt im Wesentlichen die bereits heute geltenden Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen um eine Konzession zu erteilen. So muss die geplante Transportleistung:

- zweckmässig sein: dh. die Transporte sind geeignet um ein bestimmtes Bedürfnis und die bestehende Nachfrage abzudecken.
- wirtschaftlich sein: dh. Die Transporte können kostendeckend ausgeführt werden sei die Transportunternehmen decken diese Kosten alleine durch ihre Einnahmen, sei es die öffentliche Hand übernimmt ein Teil der (ungedeckten) Kosten.

#### Absatz 1 Buchstabe b

- zum bestehenden Angebot anderer Transportunternehmen entstehen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse. Das ist dann erfüllt, wenn

- das neue Angebot entweder keine bestehende und vom Bund konzessionierte Verkehrsangebote in ihrem Bestand gefährdet (dh. Kein Unternehmen muss infolge der Einführung vom neuen Angebot einzelne Kurse streichen, da sie nicht mehr wirtschaftlich angeboten werden können oder)
- das neue Angebot keine bestehenden und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierten Verkehrsangebote wesentlich konkurrenziert (dh. Wenn die Finanzierung durch die öffentliche Hand nicht erhöht werden müsste).

#### Absatz 1 Buchstabe c

Diese Bestimmung bestand schon heute in dieser Form. Gestützt auf diese Regelung muss ein Unternehmen z.B. über die Rechte verfügen, eine private Strasse zu benutzen.

#### Absatz 1 Buchstabe d

Das um eine Konzession ersuchende Unternehmen muss für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen Gewähr bieten. In der Verordnung wird darauf verzichtet, alle massgebenden Gesetze zu nennen. Sie gelten ohnehin. Das Unternehmen muss z.B: arbeitsrechtlichen, sicherheitsrelevanten Bestimmungen einhalten, im Busbereich muss es eine Zulassung als Strassentransportunternehmen besitzen etc.

#### Absatz 2

Dieser Artikel wurde aus der heute bestehenden Verordnung übernommen. Die Regelung ist am 1. August 2008 in Kraft getreten und hat als Ziel die Transfers von Fluggästen (ausschliessliche Beförderung von Personen, die die Schweiz mit einem Flugzeug erreichen und sich hier ausschliesslich zu

touristischen Zwecken, z.B. um Ski zu fahren, zu wandern oder im Sommer zu klettern, aufhalten). Wie bereits in der heute geltenden Verordnung, wird vermutet, dass sie keine Konkurrenzierung für die bestehenden Angebote darstellen.

## **Artikel 12 Konzessionsgesuch**

### **Absatz 3**

Bisher war vorgesehen, dass die Unternehmen ihre Gesuche in mindestens fünf Exemplaren einreichen. In der Praxis ist der Bedarf sehr unterschiedlich, manchmal reichen fünf Exemplare aus, manchmal werden zehn oder sogar zwanzig benötigt. Deshalb soll in Zukunft das Unternehmen die erteilende Behörde über ihr Vorhaben informieren. Auf Grund dieser Information wird die Behörde die Anzahl der benötigten Exemplare festlegen. Das Unternehmen hat sie in dieser Anzahl einzureichen. Die Einreichung der Gesuche, die nicht mit der festgelegten Zahl der Exemplare erfolgt, kann zur Verzögerungen im Verfahren führen.

## **Artikel 14 Koordination innerhalb des öffentlichen Verkehrs**

Das ersuchende Unternehmen legt mittels Fahrpläne und Tarife sowie weiteren Angaben dar, wie die Koordination innerhalb des öffentlichen Verkehrs aussieht. Die Behörde berücksichtigt dies in ihrem Entscheid. Bezüglich der Koordination der Fahrpläne und Tarife werden unter anderem folgenden Aspekte überprüft:

- wie sind die Anschlussverhältnisse?
- Besteht ein Anschluss an Angebote anderer Unternehmungen?
- Ist der direkte Verkehr (DV) gewährleistet? Ist ein einheitliches Tarifsysteem gewährleistet?
- Ergeben sich für die Kundschaft tarifliche Nachteile?
- Welche Aspekte der Beförderung sollen innerhalb des Regions koordiniert werden?

## **Artikel 15 Dauer**

### **Absatz 1**

Die neue Verordnung sieht wie bisher vor, dass die Konzession in der Regel für zehn Jahre erteilt werden kann.

### **Absatz 2**

Neu sind auch die zwei Fälle geregelt, in denen eine kürzere Dauer verfügt wird. Dies ist dann möglich, wenn die Gesuchstellerin dies selbst beantragt (z.B. für einen Versuchsbetrieb) oder wenn bereits über eine geplante Ausschreibung feste Beschlüsse vorliegen. In diesem Fall kann die Konzession für eine kürzere Dauer erteilt werden, um die beschlossene Ausschreibung zu erleichtern.

### **Artikel 17      Amtliche Bezeichnung**

Für die Zwecke der Fahrplan- und Tarifpublikationen legt das Bundesamt für Verkehr die amtliche Bezeichnung sowie Initialen fest. Dieser Artikel wurde unverändert aus der heute geltenden Verordnung übernommen.

### **Artikel 18      Änderung**

#### **Absatz 1**

Die Konzessionen können, wie bereits heute während ihrer Dauer geändert werden. Die Linienführungen ändern, die Linien werden räumlich ausgedehnt oder neu bezeichnet. Dies erfordert heute einer Änderung der Konzession und wird grundsätzlich so weiterhin gehandhabt.

#### **Absatz 2**

Gemäss diesem Absatz brauchen geringfügige Änderungen keiner Änderung der Konzession. Die zuständige Behörde entscheidet, wann eine Änderung als geringfügig gilt. Dies trifft insbesondere dann, wenn eine Konzession in räumlicher Hinsicht unwesentlich ausgedehnt werden muss, also wenn eine bestehende Linie neu um eine kurze Strecke, z.B. 500 Meter ausgedehnt wird. Soll die Linie jedoch um mehr als 500 Meter ausgedehnt werden, so kann eine solche Änderung nicht mehr als geringfügig bezeichnet werden. Als eine geringfügige Änderung gilt auch die Änderung der Bezeichnung der Linie (z.B. anstatt S 2 soll die Linie neu S 4 heissen).

#### **Absatz 3**

Alle geplanten Änderungen sind dem Bundesamt für Verkehr zu melden. Ob es sich um eine geringfügige Änderungen im Sinne vom Absatz 2 handelt, wird das Bundesamt entscheiden. Handelt es sich nicht um eine geringfügige Änderung und die Konzession muss geändert werden, so benachrichtigt das Bundesamt das Transportunternehmen innerhalb von vier Wochen seit der Meldung.

### **Artikel 22 Aufhebung von Konzessionen**

Wie bereits heute, kann der Inhaber einer Konzession oder einer kantonalen Bewilligung auch freiwillig auf diese verzichten. Wichtig ist, dass die zuständige Behörde über die geplante Aufgabe der Tätigkeit unterrichtet wird und die entsprechende Konzession oder Bewilligung aufheben kann. Dieser Akt dient der Rechtssicherheit.

### **3. Abschnitt: Zulassung von Fahrzeugen für konzessionierte Verkehrsangebote**

Dieser Abschnitt entspricht mehrheitlich der heutigen Regelung. Die einzige Änderung besteht darin, dass dieser Abschnitt neu auch für die konzessionierten Angebote im Schiffsbereich gilt. Mit der Zulassung ist auch die Immatrikulation für die Schiffe gemeint.

#### **4. Abschnitt: Kantonale Bewilligung**

Wie bereits heute legt die Verordnung gewisse Grundsätze für die Erteilung von kantonalen Bewilligungen fest. Die Kantone haben die ergänzenden Vorschriften zu erlassen.

### **3. Kapitel: Bewilligungen für die grenzüberschreitende Personenbeförderung**

Gestützt auf Art. 8 Abs. 2 PBG kann der Bundesrat, zur Erzielung einheitlicher Rechtsvorschriften im internationalen Verkehr, vom PBG abweichende Regelungen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr erlassen, was hiermit getan wird. Die vorliegenden Bestimmungen dieses Kapitels entsprechen weitgehend den bisherigen Regelungen in diesem Bereich und beziehen sich ausschliesslich auf den grenzüberschreitenden Strassenpersonenverkehr mit Drittstaaten (d.h. Nicht-EU-Staaten). Die diesbezüglichen Bestimmungen im Verkehr mit den EU-Staaten sind im Landverkehrsabkommen geregelt. Diese Bestimmungen gelten auch für den grenzüberschreitenden Schiffsverkehr und den Eisenbahnverkehr.

#### **Artikel 37 Geltungsbereich**

Dieser Artikel bringt zum Ausdruck, dass mit Bewilligungen nach Kapitel 3 Personenbeförderung im Binnenverkehr ausgeschlossen ist.

#### **Artikel 38 Grundsatz**

Der Artikel entspricht inhaltlich den bisherigen Regelungen (Art. 2, 3, 6 Abs. 1, 38 VPK).

#### **Artikel 39 Personenbeförderung mit eidgenössischer Bewilligung**

Der Artikel entspricht inhaltlich den bisherigen Regelungen (Art. 9, 10, 37 VPK).

#### **Artikel 40 Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal**

Der Artikel entspricht inhaltlich den bisherigen Regelungen (Art. 7, 8, 11, 12 VPK).

#### **Artikel 41 Bewilligungen für Linien**

Bewilligungen für den grenzüberschreitenden Strassenpersonenverkehr werden ausschliesslich für Linien erteilt.

#### **Artikel 42 Fahrtenblatt im Strassenverkehr**

Der Artikel entspricht sowohl inhaltlich als auch formal den bisherigen Regelungen (Art. 39) und korrespondiert mit den europäischen Regelungen in diesem Bereich.

#### **Artikel 43 Haltstellen und Streckenführung**

Der Artikel entspricht im Wesentlichen den bisherigen Regelungen (Art. 39a VPK). Es wurde lediglich ergänzt, dass die Kantone für eine angemessene Infrastruktur der Haltstellen sowie der Beschriftung der Haltstellen zu

sorgen haben. Ausserdem kann das Bundesamt in Absprache mit den betroffenen Behörden die zu verwendenden Grenzübergänge festlegen; dies mit dem Zweck die Verkehrsbelastung auf die wichtigsten Grenzübergänge zu konzentrieren, was auch eine vereinfachte Kontrolle dieser Verkehre ermöglicht.

#### **Artikel 44            Aufteilung der Verkehrsleistung**

Der Artikel entspricht der bisherigen Regelung (Art. 38 VPK).

#### **Artikel 45            Voraussetzungen der Erteilung**

Der Artikel entspricht im Wesentlichen den bisherigen Regelungen (Art. 40, 45 VPK). In Anlehnung an die Regelungen im Landverkehrsabkommen wurden die Erteilungsvoraussetzungen hinsichtlich der Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen genauer definiert. Ausserdem soll mit den zusätzlichen (in Absprache mit dem Bundesamt für Privatversicherung sowie der Eidgenössischen Finanzverwaltung definierten) Erteilungsvoraussetzungen Art. 1 Bst. g und h sichergestellt werden, dass die die Personentransporte durchführenden in- und ausländischen Unternehmen über eine ausreichende Versicherung zur Deckung von Personen- und Sachschäden verfügen und die betroffenen Unternehmen im Register der mehrwertsteuer-pflichtigen Personen eingetragen sind und somit die Versteuerung der Fahrkarten sichergestellt ist. Wie auch in den meisten bilateralen Strassenverkehrsabkommen vorgesehen, wird eine Bewilligung erst erteilt, wenn die Zustimmung sämtlicher betroffenen Staaten vorliegt (Abs. 2). Die in Abs. 5 verankerte Prüfung der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer durch die zuständige kantonale Vollzugsbehörde in dem das Fahrzeug des Gesuchstellers immatrikuliert ist, entspricht der jahrelangen Praxis.

#### **Artikel 46            Erneuerung und Änderung der Bewilligung**

Der Artikel entspricht inhaltlich den bisherigen Regelungen (Art. 42) sowie der Praxis.

#### **Artikel 47            Verzicht auf die Bewilligung**

Der Artikel entspricht inhaltlich im Wesentlichen den bisherigen Regelungen (Art. 44). Es wurde einzig ergänzt, dass die Einstellung des Verkehrsdienstes gegenüber den Kunden und der Öffentlichkeit zu kommunizieren ist.

#### **Artikel 48            Widerruf**

Der Artikel entspricht inhaltlich den bisherigen Regelungen (Art. 45 VPK).

#### **Artikel 49            Bewilligungsgesuche**

Der Artikel entspricht inhaltlich im Wesentlichen der bisherigen Regelung (Art. 20 Abs. 1 VPK). Da die Praxis gezeigt hat, dass die bisherige Minimalfrist zur Bearbeitung von Bewilligungsgesuchen aufgrund der zum Teil langwierigen Koordination mit den ausländischen Behörden nicht ausreicht, wird diese von vier auf sechs Monate erhöht.

#### **Artikel 50 Anhörung**

Der Artikel entspricht im Wesentlichen den bisherigen Regelungen (Art.47 Abs. 3 VPK), wobei der Ablauf der Vernehmlassung aufgrund von Praxiserfahrungen präzisiert wird.

#### **Artikel 51 Bewilligung und Bewilligungsurkunde**

Abs. 1 entspricht der bisherigen Regelung (Art. 43 VPK): Analog zur Regelung im Landverkehrsabkommen wird im Abs. 2 der Inhalt einer Bewilligungsurkunde festgelegt sowie im Abs. 3 die Mitführungspflicht verankert.

#### **Artikel 52 Fahrgastlisten im Strassenverkehr**

Der Artikel ist praktisch identisch mit der bisherigen Regelung (Art. 46 Abs. 2 VPK).

#### **Artikel 53 Fahrgastinformationen**

Mit diesem Artikel wird neu sichergestellt, dass ein Mindestmass an Fahrgastinformationen angeboten wird.

#### **Artikel 54 Fahrzeuge**

Mit Artikel 54 wird eine jahrelange Praxis auf Verordnungsstufe verankert.

### **4. Kapitel: Transportvertrag**

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

#### **Artikel 57 Direkter Verkehr**

Neu, nimmt Bezug auf Art. 16 PBG.

##### **Absatz 1**

Il s'agit de contraindre les entreprises à offrir un seul et unique contrat de transport lorsque le besoin est reconnu.

##### **Absatz 2**

Le trafic local a été ajouté aux trafics longues distances et régional dans la loi (PBG art. 16). La mise en œuvre peut être particulièrement compliquée et onéreuse pour les entreprises du service local. On précise ici qu'il ne faut imposer le service direct que dans les cas où un besoin est effectivement reconnu, en appréciant toutefois également si les moyens à mettre en œuvre ne sont pas disproportionnés en rapport avec les avantages procurés aux voyageurs.

##### **Absatz 4**

Permet à l'office fédéral de trancher des cas individuels relevant des alinéas 1 et 2.

#### **Artikel 58 Fahrausweis**

Unverändert übernommen von Artikel 1 der TV.

## **Artikel 59            Inhalt des Fahrausweises im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr**

Auf Grund des besonderen Charakters des grenzüberschreitenden Linienbusverkehrs mit eidgenössischen Bewilligungen können die Regelungen für den konzessionierten Binnenverkehr nicht eins zu eins auch im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr mit eidgenössischen Bewilligungen angewendet werden, sondern bedürfen besonderer Bestimmungen. Bei den grenzüberschreitenden Linienbusverkehren mit eidgenössischen Bewilligungen handelt es sich praktisch ausschliesslich um Linienbusverkehre zwischen der Schweiz und sog. Drittstaaten (d.h. Nicht-EU-Staaten, beispielsweise Kroatien oder Bosnien-Herzegowina). Die Bestimmungen des vorliegenden Artikels orientieren sich an den diesbezüglichen Regelungen in der Europäischen Union, welche auch Bestandteil des Landverkehrsabkommens bilden und somit bereits im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr mit eidgenössischen Bewilligungen zwischen der Schweiz und den EU-Staaten zur Anwendung kommen.

## **Artikel 60 Ausschluss vom Transport im Allgemeinen**

Unverändert übernommen von Artikel 2 der TV.

## **Artikel 61 Ausschluss vom Transport im konzessionierten Verkehr zur Ausübung eines Sports**

Unverändert übernommen von Artikel 3 der TV.

## **Artikel 62 Anschlussbruch; Ausfall von Kursen im konzessionierten Verkehr**

Unverändert übernommen von Artikel 4 der TV.

## **Artikel 64            Von der Mitnahme ausgeschlossenes Handgepäck**

Unverändert übernommen von Artikel 6 der TV.

## **2. Abschnitt: Transport von Reisegepäck**

### **Artikel 65            Vom Transport ausgeschlossenes Reisegepäck**

Unverändert übernommen von Artikel 7 der TV.

### **Artikel 66            Transport von Reisegepäck im konzessionierten Verkehr**

Unverändert übernommen von Artikel 8 der TV.

### **Artikel 67            Transport von Reisegepäck im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr**

Es wird auf die Erläuterungen zu Art. 4 verwiesen. Dieser Artikel soll einerseits die Interessen und Rechte der Fahrgäste schützen und gleichzeitig verhindern, dass die grenzüberschreitenden Linienbusverkehre zum Gütertransport missbraucht werden.

**Artikel 68 Lieferfrist im konzessionierten Verkehr**

Unverändert übernommen von Artikel 9 der TV.

**Artikel 69 Ablieferung**

Unverändert übernommen von Artikel 10 der TV.

(Rückgabe der Transporturkunde durch Nachweis der Berechtigungsnachweis ersetzt)

**Artikel 70 Abnahmefrist**

Übernommen von Artikel 11 der TV, mit Anpassung bedingt durch die Streichung der Bestimmungen des Art. 33 TV (Verkauf von Gütern).

**Artikel 71 Verkauf von nicht abgeholtem Reisegepäck**

Neu, bedingt durch die Streichung der Bestimmungen des Art. 33 TV (Verkauf von Gütern).

**Artikel 72 Verlust**

Unverändert übernommen von Artikel 12 der TV.

**Artikel 73 Aufgefundenes Reisegepäck**

Unverändert übernommen von Artikel 13 der TV.

**Artikel 74 Beschädigung**

Übernommen von Artikel 14 der TV, mit Anpassung bedingt durch die Streichung der Bestimmungen des Art. 36 Absätze 2 und 3 TV.

**Artikel 75 Verspätete Ablieferung**

Dieser Artikel wurde grundsätzlich unverändert von Artikel 15 der TV übernommen. Der Maximalbetrag bei verspäteter Ablieferung wird aber neu auf 200 Franken festgesetzt, ist unabhängig von der Anzahl der Gepäckstücke und kann je angefangene 72 Stunden bezahlt werden. Bis zur Ablieferung muss der Kunde unter Umständen bsp. die ganze Garderobe ersetzen oder ergänzen, was schnell den Betrag von 30 Franken an einem Tag überschreiten kann.

**Artikel 76 Besondere Schadenursachen**

Unverändert übernommen von Artikel 16 der TV.

**3. Abschnitt: Fundsachen**

**Artikel 77**

Unverändert übernommen von 3. Kapitel Fundsachen, Artikel 42 der TV.

**5. Kapitel: Kontrollen, Mitwirkungspflichten, Datenbearbeitung**

**Artikel 78 Kontrollen und Mitwirkungspflichten**

Die bereits vorhandene Auskunfts- und Meldepflicht (Art. 46 Abs. 1 VPK) wird insofern ausgebaut, als diese den Bestimmungen im Landverkehrsabkommen bzw. EU-Recht angeglichen werden.

## **Artikel 79            Datenbearbeitung durch das BAV**

Mit dieser Bestimmung werden die rechtlichen Grundlagen für die Datenbearbeitung den heutigen Anforderungen gemäss den Datenschutzbestimmungen angepasst.

## **6. Kapitel: Verwaltungsmassnahmen**

### **Artikel 81**

Mit den neuen Verwaltungsmassnahmen soll sichergestellt werden, dass die Bestimmungen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr verstärkt durchgesetzt werden. Insbesondere bei ausländischen Verkehrsunternehmen hat sich gezeigt, dass die bisherigen Sanktionsmassnahmen keine Wirkung zeigen.

Die Verordnung regelt primär die Einzelheiten der Transportverträge für die Personen- und Reisegepäckbeförderung im konzessionierten Verkehr; sie regelt auch Besonderheiten im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr mit eidgenössischen Bewilligungen.

## **7. Kapitel: Schlussbestimmungen**

### **Artikel 82            Aufhebung bisherigen Rechts**

Die heute geltende Verordnung über die Personenbeförderungskonzession sowie die Transportverordnung werden ganz aufgehoben.

# Verordnung über die Personenbeförderung

(VPB)

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf das Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009<sup>11</sup> (PBG),  
*verordnet:*

## 1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

### Art. 1 Gegenstand

Diese Verordnung regelt:

- a. die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen für die regelmässige gewerbmässige Personenbeförderung auf Eisenbahnen, auf der Strasse und auf dem Wasser sowie mit Seilbahnen, Aufzügen und anderen spurgeführten Transportmitteln;
- b. die Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal;
- c. die Einzelheiten der Transportverträge für die regelmässige gewerbmässige Personen- und Reisegepäckbeförderung auf Eisenbahnen, auf der Strasse und auf dem Wasser sowie mit Seilbahnen, Aufzügen und anderen spurgeführten Transportmitteln;
- d. Besonderheiten im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr.

### Art. 2 Regelmässigkeit

(Art. 2 Abs. 1 Bst. a PBG)

<sup>1</sup> Hin- und Rückfahrt gelten als zwei Fahrten.

<sup>2</sup> Im grenzüberschreitenden Verkehr gelten Fahrten als regelmässig, wenn sie innerhalb eines Monats mindestens viermal durchgeführt werden.

### Art. 3 Gewerbmässigkeit

(Art. 2 Abs. 1 Bst. b PBG)

<sup>1</sup> Als Entgelt gilt jede Art der Gegenleistung, insbesondere eine Geld- oder eine Naturalleistung.

<sup>2</sup> Die Gewerbmässigkeit einer Fahrt hängt nicht davon ab, ob diese öffentlich ist.

---

<sup>11</sup> SR ...

## **2. Kapitel: Konzessionen und Bewilligungen für die Personenbeförderung im Binnenverkehr**

### **1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen**

#### **Art. 4** Grundsatz (Art. 6 PBG)

<sup>1</sup> Konzessionen und Bewilligungen für die regelmässige und gewerbmässige Personenbeförderung können verliehen werden an:

- a. natürliche Personen;
- b. juristische Personen;
- c. öffentlich-rechtliche Körperschaften und Anstalten mit Rechtspersönlichkeit.

<sup>2</sup> Die Konzession oder Bewilligung legt fest, mit welchen Verkehrsmitteln die Personenbeförderung erfolgt.

<sup>3</sup> Die Konzessionen und Bewilligungen können an Bedingungen geknüpft oder mit Auflagen verbunden werden.

#### **Art. 5** Erschliessungsfunktion (Art. 3 PBG)

<sup>1</sup> Die Erschliessungsfunktion ist gegeben, wenn sich an mindestens einem Linienende ein Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs und am anderen Ende oder zwischen den Linienenden eine Ortschaft befindet.

<sup>2</sup> Als Ortschaften gelten Siedlungsgebiete, in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen in:

- a. zusammenhängenden Bauzonen nach dem Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979<sup>12</sup>, einschliesslich Schutzzonen für Gewässer, bedeutender Ortsbilder, geschichtlicher Stätten und Kulturdenkmäler;
- b. traditionellen Streusiedlungen;
- c. Talschaften im Berggebiet, die von einem gemeinsamen Punkt aus erschlossen werden.

#### **Art. 6** Personenbeförderungen mit Konzessionspflicht (Art. 6 PBG)

Eine Konzession ist erforderlich für:

- a. die fahrplanmässigen Verkehrsverbindungen zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten, wobei die Fahrgäste an im Fahrplan festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden (Linienverkehr), mit Erschliessungsfunktion;
- b. den Linienverkehr ohne Erschliessungsfunktion, wenn die Zielorte mit mehr als zehn Kurspaaren pro Tag bedient werden;
- c. Fahrten, die nur bei genügender Nachfrage durchgeführt werden (Bedarfsverkehr), mit Erschliessungsfunktion;

---

<sup>12</sup> SR 700

- d. Fahrten, bei denen Reisende gesammelt oder bestimmte Reiseziele angekündigt werden, insbesondere Fahrten auf Verlangen und Sammelfahrten (linienverkehrsähnliche Fahrten), mit Erschliessungsfunktion;
- e. Transfers von Fluggästen zwischen einem Flughafen und einem touristischen Ort oder Gebiet (Flughafentransfers).

**Art. 7** Personenbeförderungen mit Bewilligungspflicht  
(Art. 7 Abs. 2 PBG)

Eine kantonale Bewilligung ist erforderlich für:

- a. den Linienverkehr ohne Erschliessungsfunktion, wenn die Zielorte mit höchstens zehn Kurspaaren pro Tag bedient werden;
- b. den Bedarfsverkehr ohne Erschliessungsfunktion;
- c. linienverkehrsähnliche Fahrten ohne Erschliessungsfunktion;
- d. Fahrten, mit denen ausschliesslich Schülerinnen und Schüler sowie Studierende befördert werden (Schülertransporte);
- e. Fahrten, mit denen ausschliesslich Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer befördert werden (Arbeitnehmertransporte);
- f. Fahrten, die von einem Nichttransportunternehmen oder auf dessen Rechnung oder Veranlassung ausschliesslich für seine Kundschaft, Mitglieder oder Besucher durchgeführt werden.

**Art. 8** Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal  
(Art. 5 PBG)

<sup>1</sup> Vom Personenbeförderungsregal sind ausgenommen:

- a. Fahrten mit Fahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung nicht dazu bestimmt und geeignet sind, mehr als 9 Personen, einschliesslich des Fahrers, zu befördern;
- b. Fahrten, die innerhalb eines Jahres während höchstens 14 aufeinanderfolgender Tage regelmässig und fahrplanmässig angeboten werden;
- c. die ausschliessliche Beförderung von Menschen mit Behinderungen;
- d. die ausschliessliche Beförderung von Angehörigen der Armee;
- e. Fahrten, mit denen vorab gebildete Fahrgastgruppen von einem gemeinsamen Ausgangspunkt zu einem gemeinsamen Reiseziel befördert werden, sofern die Beförderung im Rahmen eines Pauschalreiseangebots erfolgt;
- f. Fahrten, mit denen vorab gebildete Gruppen befördert werden und jede Gruppe mit dem gleichen Fahrzeug an ihren Ausgangspunkt zurückgebracht wird (Rundfahrten);
- g. alle übrigen Fahrten, die nicht unter Artikel 6 oder 7 fallen.

<sup>2</sup> Sind die geplanten Fahrten mit den bestehenden Fahrten oder Fahrtenketten des Linienverkehrs vergleichbar oder auf deren Benutzerinnen und Benutzer ausgerichtet, so unterstehen sie dem Personenbeförderungsregal.

<sup>3</sup> In Zweifelsfällen entscheidet das Bundesamt für Verkehr (BAV), ob für einen Transportdienst eine Konzession oder Bewilligung erforderlich ist.

## **Art. 9** Konzessionen und Bewilligungen für Linien

<sup>1</sup> Konzessionen und Bewilligungen werden für die Personenbeförderung auf bestimmten Linien erteilt.

<sup>2</sup> Als Linie gelten alle durchgehenden Fahrten von Kursen mit gleichen Anfangs- und Endpunkten, einschliesslich Verstärkungs-, Früh- und Spätkurse auf Teilstrecken. Als Anfangs- und Endpunkte können auch Knotenpunkte gelten und Punkte, an denen die Erschliessungsfunktion ändert.

<sup>3</sup> Angebote mit unterschiedlicher Erschliessungsfunktion auf derselben Strecke gelten als eigene Linie.

## **Art. 10** Konzessionen und Bewilligungen für Gebiete

<sup>1</sup> Konzessionen und Bewilligungen können für die Personenbeförderung innerhalb eines bestimmten Gebietes erteilt werden, wenn:

- a. Autobusse oder Schiffe eingesetzt werden; und
- b. Fahrten auf Verlangen oder Sammelfahrten vorgesehen sind.

<sup>2</sup> Auf demselben Gebiet dürfen keine weiteren Gebietskonzessionen oder -bewilligungen für dieselben Transportdienste erteilt werden.

## **2. Abschnitt: Konzessionen**

### **Art. 11** Voraussetzungen der Erteilung

(Art. 9 Abs. 1 und 2 PBG)

<sup>1</sup> Eine Konzession darf nur erteilt werden, wenn:

- a. die geplante Transportleistung zweckmässig und wirtschaftlich erbracht werden kann, insbesondere keine wesentlichen Interessen der Raumplanung und des Umweltschutzes entgegenstehen;
- b. für das bestehende Angebot anderer Transportunternehmen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen, insbesondere:
  1. keine bestehenden und vom Bund konzessionierten Verkehrsangebote in ihrem Bestand gefährdet werden,
  2. keine bestehenden und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierten Verkehrsangebote wesentlich konkurrenziert werden;
- c. das Unternehmen über alle Rechte verfügt, die für die Benutzung der Verkehrswege erforderlich sind;
- d. das Unternehmen für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen Gewähr bietet.

<sup>2</sup> Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass sie keine bestehenden und von der öffentlichen Hand mitfinanzierten Verkehrsangebote wesentlich konkurrenzieren.

#### **Art. 12** Konzessionsgesuch

<sup>1</sup> Das Unternehmen muss frühestens zehn und spätestens drei Monate vor dem Zeitpunkt, auf den die Fahrten aufgenommen oder erweitert werden sollen, ein Gesuch bei der zuständigen Behörde einreichen.

<sup>2</sup> Das Gesuch muss begründet sein und die im Anhang genannten Angaben enthalten.

<sup>3</sup> Die zuständige Behörde legt die Anzahl der einzureichenden Gesuchsexemplare fest.

#### **Art. 13** Anhörung

(Art. 6 Abs. 1 PBG)

<sup>1</sup> Die zuständige Behörde hört vor der Erteilung einer Konzession die betroffenen Kantone, Verkehrsverbände, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen an.

<sup>2</sup> Die Anhörung von Gemeinden, anderen Behörden sowie weiteren interessierten Kreisen ist Sache der Kantone.

#### **Art. 14** Koordination innerhalb des öffentlichen Verkehrs

Die zuständige Behörde berücksichtigt bei der Erteilung der Konzession die Koordination innerhalb des öffentlichen Verkehrs.

#### **Art. 15** Dauer

(Art. 6 Abs. 3 PBG)

<sup>1</sup> Die Konzession wird in der Regel für zehn Jahre erteilt oder erneuert.

<sup>2</sup> Die Konzession kann für eine kürzere Dauer erteilt oder erneuert werden, wenn das Transportunternehmen dies beantragt oder zum Zeitpunkt des Gesuchs die Ausschreibung der betreffenden Linie beschlossen ist.

<sup>3</sup> Bei längerer Amortisationsdauer der Betriebsmittel kann die Konzession für eine längere Dauer, jedoch höchstens für 25 Jahre erteilt werden.

#### **Art. 16** Erneuerung

(Art. 9 Abs. 1 und 2 PBG)

Die Konzession kann erneuert werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung immer noch erfüllt sind.

#### **Art. 17** Amtliche Bezeichnung

Das BAV legt nach Rücksprache mit dem Unternehmen dessen amtliche Bezeichnung und Initialen fest. Diese sind für Fahrplan- und Tarifpublikationen verbindlich.

## **Art. 18** Änderung

<sup>1</sup> Die Konzession kann während ihrer Dauer geändert werden.

<sup>2</sup> Geringfügige Abweichungen von der Konzession, insbesondere betreffend die Linienbezeichnung, bedürfen keiner Änderung der Konzession.

<sup>3</sup> Will das Unternehmen von der Konzession abweichen, so muss es dies dem BAV mindestens drei Monate vorher melden. Ist eine Änderung der Konzession erforderlich, so teilt das BAV dies dem Unternehmen innerhalb von vier Wochen seit der Meldung mit.

<sup>4</sup> Die Verkehrsleistung darf während höchstens eines Jahres ganz oder teilweise mit einem anderen als in der Konzession vorgesehenen Verkehrsmittel ausgeführt werden, ohne dass die Konzession geändert werden muss.

## **Art. 19** Übertragung

Die Konzession kann auf Gesuch der beteiligten Unternehmen auf eine Drittperson übertragen werden.

## **Art. 20** Betriebsvertrag

<sup>1</sup> Einzelne Rechte und Pflichten, insbesondere der Fahrbetrieb, können mit einem Betriebsvertrag auf eine Drittperson übertragen werden.

<sup>2</sup> Das konzessionierte Unternehmen haftet dem Bund weiterhin für die Erfüllung der Pflichten.

<sup>3</sup> Die Betriebsverträge sind dem BAV zur Kenntnisnahme zuzustellen.

## **Art. 21** Verfahren bei der Änderung oder der Übertragung von Konzessionen

Die Artikel 11–15 gelten bei der Änderung und der Übertragung von Konzessionen sinngemäss.

## **Art. 22** Aufhebung von Konzessionen

Will die Inhaberin der Konzession ihre Tätigkeit aufgeben, so muss sie beim BAV ein Gesuch um Aufhebung der Konzession stellen. Sie darf vor der Aufhebung der Konzession den Betrieb nicht einstellen.

## **Art. 23** Widerruf von Konzessionen

(Art. 9 Abs. 3 Bst. b PBG)

Die erteilende Behörde widerruft die Konzession ganz oder teilweise, wenn die Konzessionsvoraussetzungen weggefallen sind.

### **3. Abschnitt: Zulassung von Fahrzeugen für konzessionierte Verkehrsangebote**

#### **Art. 24** Fahrzeugprüfung vor der Zulassung

<sup>1</sup> Das BAV prüft die Strassenfahrzeuge und Schiffe, die zum konzessionierten Betrieb zugelassen werden sollen, nach den Vorschriften über die Zulassung zum Strassen- und Schiffsverkehr.

<sup>2</sup> Für Strassenfahrzeuge kann das BAV die Prüfung im Einzelfall den kantonalen Zulassungsbehörden oder den von diesen autorisierten Betrieben und Organisationen übertragen, wenn sie für die vorschriftsgemässe Durchführung Gewähr bieten. Sie erstatten dem BAV Bericht über die vorgenommenen Prüfungen.

#### **Art. 25** Zulassung der Fahrzeuge

Das BAV erteilt die Zulassung zum konzessionierten Betrieb, wenn die Zulassungsprüfung ergeben hat, dass das Strassenfahrzeug oder das Schiff den massgebenden Vorschriften entspricht. Die Kantone erteilen die Zulassung zum Strassen- und Schiffsverkehr.

#### **Art. 26** Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge

<sup>1</sup> Das konzessionierte Unternehmen muss die zur Erfüllung seiner Pflichten aus der Konzession erforderlichen Strassenfahrzeuge und Schiffe in ständiger Einsatzbereitschaft halten und über die nötige Zahl von Ersatzfahrzeugen verfügen.

<sup>2</sup> Mehrere konzessionierte Unternehmen können Ersatzfahrzeuge gemeinsam benützen.

#### **Art. 27** Prüfung nach der Zulassung

<sup>1</sup> Die kantonalen Zulassungsbehörden sind für die periodischen Nachprüfungen und die ausserordentlichen Prüfungen der Strassenfahrzeuge nach deren Zulassung zuständig.

<sup>2</sup> Das BAV ist für die periodischen Nachprüfungen und die ausserordentlichen Prüfungen der Schiffe nach deren Zulassung zuständig.

#### **Art. 28** Fahrzeugwechsel, Änderungen und Beanstandung

Fahrzeugwechsel, Änderungen und polizeiliche Beanstandungen an Strassenfahrzeugen und Schiffen sind dem BAV unverzüglich zu melden.

#### **Art. 29** Nachträgliche Änderungen an Fahrzeugen

Die zuständige Behörde kann Änderungen oder Ergänzungen an zugelassenen Strassenfahrzeugen und Schiffen anordnen, wenn die Verkehrssicherheit oder andere wichtige Gründe es erfordern.

## 4. Abschnitt: Kantonale Bewilligungen

### **Art. 30** Voraussetzungen der Erteilung (Art. 9 Abs. 1 und 2 PBG)

Eine Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn:

- a. kein bestehendes Angebot des öffentlichen Verkehrs in seinem Bestand gefährdet wird;
- b. keine bestehenden und von der öffentlichen Hand mitfinanzierten Verkehrsangebote wesentlich konkurrenziert werden;
- c. keine wesentlichen Interessen der Raumplanung und des Umweltschutzes entgegenstehen; und
- d. das Unternehmen für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen Gewähr bietet.

### **Art. 31** Erneuerung (Art. 9 Abs. 1 und 2 PBG)

Die Bewilligung kann erneuert werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung immer noch erfüllt sind.

### **Art. 32** Änderung und Übertragung

Die Bewilligung kann auf Gesuch der Inhaberin geändert oder übertragen werden.

### **Art. 33** Aufhebung

Will die Inhaberin der Bewilligung ihre Tätigkeit aufgeben, so muss sie bei der zuständigen Behörde ein Gesuch um Aufhebung der Bewilligung stellen. Sie darf vor der Aufhebung der Bewilligung den Betrieb nicht einstellen.

### **Art. 34** Zuständigkeit (Art. 7 Abs. 2 PBG)

<sup>1</sup> Für Bewilligungen nach diesem Abschnitt sind die Kantone zuständig.

<sup>2</sup> Für Schüler- und Arbeitnehmertransporte, die Kantonsgrenzen überschreiten, ist der Kanton zuständig, in dessen Hoheitsgebiet sich der Ort der Lehranstalt oder der Arbeitsort befindet. Für die übrigen Transporte, die die Kantonsgrenzen überschreiten, ist der Kanton zuständig, in dessen Hoheitsgebiet sich der Ausgangspunkt der Fahrten befindet. Die betroffenen Kantone sind anzuhören. In Streitfällen entscheidet das BAV.

### **Art. 35** Mitteilung an das BAV

Die Kantone stellen dem BAV ihre Bewilligungen zur Kenntnisnahme zu.

### **Art. 36** Kantonale Vorschriften

Die Kantone erlassen ergänzende Vorschriften über das Bewilligungsverfahren und bestimmen insbesondere die zuständigen Bewilligungs- und Aufsichtsbehörden. Sie legen die Gebühren fest.

### 3. Kapitel: Bewilligungen für die grenzüberschreitende Personenbeförderung

(Art. 8 und 9 PBG)

#### Art. 37 Geltungsbereich

<sup>1</sup> Dieses Kapitel gilt für die Personenbeförderung, bei der Reisende ausschliesslich im grenzüberschreitenden Verkehr befördert werden.

<sup>2</sup> Mit einer Bewilligung nach diesem Kapitel dürfen Personen nicht ausschliesslich innerhalb der Schweiz befördert werden (Kabotageverbot).

#### Art. 38 Grundsatz

Bewilligungen für die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr können erteilt werden an:

- a. natürliche Personen;
- b. juristische Personen;
- c. öffentlich-rechtliche Körperschaften und Anstalten mit Rechtspersönlichkeit.

#### Art. 39 Personenbeförderungen mit eidgenössischer Bewilligung

Eine eidgenössische Bewilligung ist erforderlich für:

- a. die regelmässigen fahrplanmässigen grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten, wobei die Fahrgäste an im Fahrplan festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden (grenzüberschreitender Linienverkehr);
- b. Fahrten, die nur bei genügender Nachfrage durchgeführt werden (Bedarfsverkehr);
- c. linienverkehrsähnliche Fahrten, insbesondere Fahrten auf Verlangen und Sammelfahrten.

#### Art. 40 Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal

(Art. 5 PBG)

<sup>1</sup> Vom Personenbeförderungsregal sind ausgenommen:

- a. Fahrten mit Fahrzeugen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung nicht dazu bestimmt und geeignet sind, mehr als 9 Personen, einschliesslich des Fahrers zu befördern;
- b. Fahrten, mit denen ausschliesslich Schülerinnen und Schüler sowie Studierende befördert werden (Schülertransporte);
- c. Fahrten, mit denen ausschliesslich Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern befördert werden (Arbeitnehmertransporte).
- d. die ausschliessliche Beförderung von Menschen mit Behinderungen;
- e. die ausschliessliche Beförderung von Angehörigen der Armee;

- f. Fahrten des touristischen Verkehrs, mit denen vorab gebildete Reisegruppen an einem gemeinsamen Reiseziel abgesetzt und von dort mit einer späteren Fahrt des gleichen Unternehmens an den gemeinsamen Ausgangspunkt zurückgeführt werden, sofern für die Fahrgäste neben der Beförderungsleistung im Rahmen eines Angebotspaketes die Unterbringung am Zielort vorgesehen ist (Pendelfahrten mit Unterbringung);
- g. Fahrten, mit denen eine oder mehrere vorab gebildete Fahrgastgruppen befördert und jede Gruppe mit dem gleichen Fahrzeug an ihren Ausgangspunkt zurückgebracht werden (Rundfahrten);
- h. alle übrigen regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten, die nicht unter Artikel 39 fallen.

<sup>2</sup> Sind die geplanten Fahrten mit den bestehenden Fahrten oder Fahrtenketten des bewilligungspflichtigen Verkehrs vergleichbar und auf deren Benutzerinnen und Benutzer ausgerichtet, so unterstehen sie der Bewilligungspflicht.

<sup>3</sup> In Zweifelsfällen entscheidet das BAV, ob für einen Transportdienst eine Bewilligung erforderlich ist.

#### **Art. 41** Bewilligungen für Linien

Bewilligungen werden ausschliesslich für Linien und nicht für Gebiete erteilt.

#### **Art. 42** Fahrtenblatt im Strassenverkehr

<sup>1</sup> Bei grenzüberschreitenden Rundfahrten und Pendelfahrten mit Unterbringung nach Artikel 40 Buchstaben f und g ist ein Fahrtenblatt mit der zugehörigen Übersetzungssammlung mitzuführen. Es muss jeweils vor Antritt der Fahrt ausgefüllt werden.

<sup>2</sup> Das Fahrtenblatt muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- a. Art des Verkehrsdienstes;
- b. Hauptstrecke;
- c. bei Pendelfahrten mit Unterbringung die Dauer des Aufenthalts, den Tag der Abfahrt und der Rückkehr sowie den Ausgangs- und den Zielort;
- d. die beteiligten Verkehrsunternehmen.

<sup>3</sup> Es wird vom BAV oder durch eine von ihm benannte Stelle herausgegeben.

#### **Art. 43** Haltestellen und Streckenführung

<sup>1</sup> Als Strecke ist der direkte Weg zwischen Ausgangs- und Zielort zu wählen.

<sup>2</sup> Haltestellen dürfen nur an den wichtigsten Knoten des öffentlichen Verkehrs eingerichtet werden. Das BAV kann ihre Anzahl pro Linie begrenzen.

<sup>3</sup> Vorbehalten bleiben abweichende Bestimmungen in internationalen Abkommen.

<sup>4</sup> Die Kantone legen geeignete Haltestellen fest, stellen deren Anbindung an den öffentlichen Verkehr sicher und sorgen für eine angemessene Infrastruktur und Beschriftung der Haltestelle.

<sup>5</sup> Das BAV kann in Absprache mit den betroffenen Behörden festlegen, welche Grenzübergänge verwendet werden.

#### **Art. 44** Aufteilung der Verkehrsleistung

Schweizerische und ausländische Verkehrsunternehmen müssen die Verkehrsleistung untereinander aufteilen. Dabei muss der jährliche Anteil des schweizerischen Verkehrsunternehmens an der Leistung wesentlich sein.

#### **Art. 45** Voraussetzungen der Erteilung

<sup>1</sup> Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn:

- a. die Unternehmen für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen Gewähr bieten;
- b. keine bewilligten Verkehrsangebote auf der Strasse in ihrem Bestand wesentlich gefährdet werden, ausser wenn auf einer bestimmten Linie nur ein einziges Verkehrsangebot besteht;
- c. das vergleichbare Verkehrsangebot auf der Schiene auf entsprechenden Linien oder Linienabschnitten nicht wesentlich konkurrenziert wird;
- d. nicht nur die einträglichsten Kurse angeboten werden;
- e. die Fahrten mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die dem Transportunternehmen unmittelbar zur Verfügung stehen;
- f. im Verkehr eine Kooperation zwischen schweizerischen und ausländischen Unternehmen besteht;
- g. sämtliche beteiligten Unternehmen über eine Mindestversicherung nach Artikel 3 der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959<sup>13</sup> verfügen, die in sämtlichen betroffenen Staaten gilt;
- h. sämtliche beteiligten Unternehmen im Register der Mehrwertsteuerpflichtigen Personen eingetragen sind;
- i. der Verkehrsdienst im Einklang mit den Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrerinnen und Fahrer betrieben werden kann.

<sup>2</sup> Die Bewilligung darf erst erteilt werden, wenn die Zustimmung sämtlicher betroffenen Staaten vorliegt.

<sup>3</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) kann von jedem beteiligten Unternehmen eine Bankgarantie von 15 000 Franken für die erste Bewilligung und 5 000 Franken für jede weitere Bewilligung verlangen. Diese dient der Deckung allfälliger Ansprüche der schweizerischen Behörden, insbesondere im Zusammenhang mit Verstössen gegen die Rechtsvorschriften über die Beförderungen sowie die Sicherheit im Strassenverkehr.

<sup>4</sup> Die Bewilligungen können an Bedingungen geknüpft oder mit Auflagen verbunden werden.

<sup>5</sup> Für die Prüfung der Einhaltung der Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeit der Fahrerinnen und Fahrer, insbesondere der bei Gesuchstellung eingereichten Dienstpläne, ist der Kanton zuständig, in dem das Fahrzeug der Gesuchstellerin immatrikuliert ist.

---

<sup>13</sup> SR 741.31

#### **Art. 46** Erneuerung und Änderung der Bewilligung

Artikel 45 gilt für die Erneuerung und die Änderung von Bewilligungen sinngemäss. Zudem muss die Bewilligungsinhaberin nachweisen, dass die Verkehrsleistung nach Artikel 44 aufgeteilt wurde.

#### **Art. 47** Verzicht auf die Bewilligung

<sup>1</sup> Die Bewilligungsinhaberin kann jederzeit auf die Bewilligung verzichten. Sie muss den Verzicht begründen.

<sup>2</sup> Der Verzicht wird drei Monate, nachdem die Bewilligungsbehörde die Verzichtserklärung erhalten hat, wirksam.

<sup>3</sup> Wird der Verzicht mit fehlender Nachfrage begründet, so beträgt die Frist einen Monat.

<sup>4</sup> Die Einstellung des Verkehrsdienstes ist den Kunden sowie der Öffentlichkeit bekannt zu machen.

#### **Art. 48** Widerruf

(Art. 9 Abs. 3 Bst. b PBG)

Das UVEK widerruft die Bewilligung, wenn, ihre Voraussetzungen weggefallen sind.

#### **Art. 49** Bewilligungsgesuche

<sup>1</sup> Gesuche um Erteilung, Erneuerung oder Änderung von Bewilligungen nach diesem Kapitel sind in einfacher Ausfertigung dem BAV frühestens zehn und spätestens sechs Monate vor dem Zeitpunkt, auf welchen die Fahrten aufgenommen oder weitergeführt werden sollen, einzureichen.

<sup>2</sup> Die Gesuche haben die in Ziffer VI des Anhangs genannten Angaben zu enthalten.

#### **Art. 50** Anhörung

<sup>1</sup> Die zuständige Behörde hört vor der Erteilung einer Bewilligung die betroffenen Kantone und Transportunternehmen an.

<sup>2</sup> Die Anhörung von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, Gemeinden, anderen Behörden und interessierten Kreisen ist Sache der Kantone.

#### **Art. 51** Bewilligung und Bewilligungsurkunde

<sup>1</sup> Die Bewilligung ist nicht übertragbar. Die Inhaberin der Bewilligung kann den Verkehrsdienst jedoch durch ein anderes Unternehmen durchführen lassen, sofern dies in der Bewilligung vorgesehen ist.

<sup>2</sup> Die Bewilligungsurkunde nennt:

- a. die Art des Verkehrsdienstes;
- b. die Inhaberinnen der Bewilligung sowie allfällige Unterauftragnehmer;
- c. die Streckenführung, insbesondere den Ausgangs- und den Zielort;
- d. die Gültigkeitsdauer der Bewilligung;

- e. die Dauer und Häufigkeit des Verkehrsdienstes;
- f. die Haltestellen und die Fahrpläne;
- g. allfällige Bedingungen und Auflagen sowie wichtige Hinweise.

<sup>3</sup> Eine Original-Bewilligungsurkunde ist in jedem Fahrzeug mitzuführen und den Kontrollorganen auf Verlangen vorzuweisen.

#### **Art. 52** Fahrgastlisten im Strassenverkehr

<sup>1</sup> Im Linienverkehr ist auf jeder Fahrt vor deren Antritt eine Fahrgastliste zu erstellen und mitzuführen.

<sup>2</sup> Sie muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- a. die beteiligten Unternehmen;
- b. die Fahrzeugkennzeichen;
- c. die Fahrzeugführerinnen und -führer;
- d. die Bewilligungsnummer;
- e. das Abfahrts- und das Ankunftsdatum;
- f. den Ausgangs- und den Zielort;
- g. die Namen und Vornamen sowie den Ein- und den Aussteigeort der Fahrgäste.

<sup>3</sup> Die erhobenen Daten müssen innerhalb von 100 Tagen gelöscht werden.

#### **Art. 53** Fahrgastinformationen

<sup>1</sup> Die Unternehmen machen die Fahrpläne öffentlich zugänglich.

<sup>2</sup> Die Streckenführung ist am Fahrzeug gut sichtbar anzuschreiben.

#### **Art. 54** Fahrzeuge

<sup>1</sup> Die Fahrten dürfen nur mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die auf das in der Bewilligung vermerkte Unternehmen zugelassen sind. In einer vorübergehenden, aussergewöhnlichen und unvorhersehbaren Situation, ausgenommen Kapazitätsengpässe, dürfen Fahrzeuge von anderen Unternehmen eingesetzt werden.

<sup>2</sup> Die eingesetzten Fahrzeuge sind am Sitz der Bewilligungsinhaberin zu immatrikulieren.

#### **Art. 55** Schiffe

Die Bestimmungen über die Zulassung für Fahrzeuge für konzessionierte Verkehrsangebote nach den Artikeln 24–29 gelten für die Verkehrsangebote mit Schiffen im grenzüberschreitenden Verkehr sinngemäss.

#### **Art. 56** Zuständigkeit

Für die Erteilung und den Widerruf von Bewilligungen ist das UVEK zuständig. Das BAV ist zuständig für die Erneuerung und die Änderung der Bewilligungen.

# 4. Kapitel: Transportvertrag

## 1. Abschnitt: Personentransport

**Art. 57** Direkter Verkehr im konzessionierten Verkehr  
(Art. 16 PBG)

<sup>1</sup> Die Unternehmen müssen den direkten Verkehr auch im Ortsverkehr anbieten, wenn:

- a. die technischen Bedingungen es erlauben;
- b. der Nutzen für die Reisenden gegenüber dem wirtschaftlichen Aufwand überwiegt;

<sup>2</sup> Das BAV legt in der Konzession fest, für welche Linien des Fernverkehrs, des Regionalverkehrs und des Ortsverkehrs kein direkter Verkehr angeboten werden muss.

**Art. 58** Fahrausweis  
(Art. 19 und 20 PBG)

<sup>1</sup> Die Reisenden müssen gültige Fahrausweise besitzen. Sie müssen sie für die Dauer der Fahrt aufbewahren und auf Verlangen den Kontrollberechtigten vorweisen.

<sup>2</sup> Die Tarife können die Reisenden verpflichten, ihre Fahrausweise zu entwerfen. Diese Pflicht ist an den Stationen bekannt zu machen und, soweit möglich, an den Fahrzeugen anzuschlagen.

<sup>3</sup> Ein auf den Namen lautender Fahrausweis ist nicht übertragbar.

**Art. 59** Inhalt des Fahrausweises im grenzüberschreitenden  
Linienbusverkehr  
(Art. 19 Abs. 3 PBG)

Im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr mit eidgenössischer Bewilligung muss das Unternehmen den Fahrgästen einen Einzel- oder Sammelfahrausweis ausstellen, der folgende Angaben enthält:

- a. den Namen sowie die Adresse des Transportunternehmens;
- b. den Abfahrts- und den Zielort;
- c. die Angabe, ob es eine einfache Fahrt oder eine Hin- und Rückfahrt ist;
- d. die Gültigkeitsdauer des Fahrausweises;
- e. den Beförderungspreis;
- f. den Namen und Vornamen des Fahrgastes oder der Fahrgäste;
- g. die Vertragsbedingungen, die, soweit zulässig, von den gesetzlichen Bestimmungen abweichen.

**Art. 60** Ausschluss vom Transport im Allgemeinen  
(Art. 22 Abs. 1 PBG)

<sup>1</sup> Das Unternehmen kann Personen vom Transport ausschliessen, die:

- a. betrunken sind oder unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln stehen;
- b. sich ungebührlich benehmen;
- c. die Benützungs- und Verhaltensvorschriften oder die darauf gestützten Anordnungen des Personals nicht befolgen.

<sup>2</sup> Kinder können aus Sicherheitsgründen vom Transport mit gewissen Verkehrsmitteln ausgeschlossen werden, unabhängig davon, ob sie von Erwachsenen begleitet sind oder nicht.

**Art. 61** Ausschluss vom Transport im konzessionierten Verkehr zur Ausübung eines Sports

(Art. 12 Abs. 2 PBG)

<sup>1</sup> Das Unternehmen kann den für eine Sportart ausgerüsteten Personen den Transport verweigern, wenn die Witterungsbedingungen zur Ausübung dieser Sportart ungünstig sind, insbesondere bei Lawinengefahr.

<sup>2</sup> Das Unternehmen kann Personen den Transport zur Ausübung einer Sportart verweigern und, im Wiederholungsfall oder in schweren Fällen, den Fahrausweis entziehen, wenn sie im Gebiet, das vom Unternehmen bedient wird, durch ihr Verhalten Dritte offensichtlich gefährden, namentlich indem sie:

- a. sich rücksichtslos verhalten;
- b. einen lawinengefährdeten Hang befahren;
- c. Weisungs- und Verbotstafeln missachten;
- d. sich den Sicherheitsanordnungen des Aufsichts- und des Rettungsdienstes widersetzen.

**Art. 62** Anschlussbruch; Ausfall von Kursen im konzessionierten Verkehr

(Art. 21 PBG)

<sup>1</sup> Hindert eine Verspätung oder der Ausfall eines Kurses Reisende daran, ihre Reise mit dem im Fahrplan vorgesehenen Kurs fortzusetzen, so können sie:

- a. auf die Weiterreise verzichten und den Preis der Fahrt und des Gepäcktransports für die nicht befahrene Strecke zurückverlangen;
- b. die unentgeltliche Rückreise und Rückbeförderung des Gepäcks auf die Ausgangsstation mit dem nächsten geeigneten Kurs sowie die Erstattung der bezahlten Beträge verlangen;
- c. die Weiterreise mit dem nächsten geeigneten Kurs antreten; das Unternehmen muss den Fahrausweis wenn nötig ändern (Verlängerung der Geltungsdauer, Streckenwechsel, Gültigkeitsvermerk für eine höhere Klasse oder Fahrzeuggattung), ohne einen Preiszuschlag zu verlangen;
- d. der Weiterreise mit einem andern Verkehrsträger zustimmen.

<sup>2</sup> Wer seine Reise nicht gleichentags fortsetzen kann, hat Anrecht auf Ersatz der Unkosten, höchstens jedoch für eine Übernachtung mit Frühstück.

<sup>3</sup> Die Reisenden müssen ihre Ansprüche unverzüglich anmelden, sonst verlieren sie sie.

**Art. 63** Handgepäck  
(Art. 23 Abs. 1 PBG)

Die Tarife regeln, welche Gegenstände als Handgepäck mitgenommen werden dürfen.

**Art. 64** Von der Mitnahme ausgeschlossenes Handgepäck  
(Art. 23 Abs. 1 PBG)

<sup>1</sup> Als Handgepäck dürfen nicht mitgenommen werden:

- a. Stoffe und Gegenstände, deren Transport verboten ist, insbesondere nach der Verordnung vom 29. November 2002<sup>14</sup> über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse oder der Verordnung des UVEK vom 3. Dezember 1996<sup>15</sup> über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und mit Seilbahnen;
- b. Sachen, die den Tarifbestimmungen über Masse, Umfang und Verpackung nicht entsprechen;
- c. lebende Tiere; vorbehalten bleibt Absatz 3;
- d. Sachen, die den Mitreisenden lästig fallen oder einen Schaden verursachen können.

<sup>2</sup> Besteht der Verdacht, dass Sachen mitgeführt werden, die von der Mitnahme ausgeschlossen sind, so kann das Unternehmen den Inhalt des Handgepäcks in Gegenwart der reisenden Person überprüfen.

<sup>3</sup> Die Tarife regeln die Zulassung von Hunden und kleinen zahmen Tieren. Sie bestimmen, ob und für welche Tiere ein Entgelt zu bezahlen ist.

## **2. Abschnitt: Transport von Reisegepäck**

**Art. 65** Vom Transport ausgeschlossenes Reisegepäck

<sup>1</sup> Als Reisegepäck dürfen nicht gesendet werden:

- a. Stoffe und Gegenstände, deren Transport verboten ist, insbesondere nach der Verordnung vom 29. November 2002<sup>16</sup> über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse oder der Verordnung des UVEK vom 3. Dezember 1996<sup>17</sup> über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und mit Seilbahnen;
- b. Sachen, die den Tarifbestimmungen über Masse, Umfang und Verpackung nicht entsprechen;
- c. lebende Tiere.

<sup>2</sup> Besteht der Verdacht, dass Sachen transportiert werden, die vom Transport ausgeschlossen sind, so kann das Unternehmen das Reisegepäck überprüfen.

---

<sup>14</sup> SR 741.621

<sup>15</sup> SR 742.401.6

<sup>16</sup> SR 741.621

<sup>17</sup> SR 742.401.6

**Art. 66** Transport von Reisegepäck im konzessionierten Verkehr

<sup>1</sup> Nach der Annahme zum Transport oder nach einer Umladung wird das Reisegepäck mit dem nächsten geeigneten Kurs transportiert.

<sup>2</sup> Das Unternehmen kann den Transport von Reisegepäck mit bestimmten Kursen ausschliessen.

**Art. 67** Transport von Gepäck im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr

<sup>1</sup> Im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr mit eidgenössischer Bewilligung darf nur Hand- und Reisegepäck von Reisenden transportiert werden, die an der gleichen Fahrt teilnehmen.

<sup>2</sup> Dem Fahrgast ist eine Transporturkunde abzugeben. Diese muss eine eindeutige Identifizierung jedes Gepäckstücks ermöglichen und den Namen sowie die Adresse des Unternehmens enthalten.

<sup>3</sup> Der Transport von Reisegepäck im Fahrgastraum ist untersagt. Im Gepäckraum darf ausschliesslich Reisegepäck transportiert werden.

<sup>4</sup> Jeder Fahrgast hat Anspruch auf die Beförderung mindestens eines Reisegepäckstücks von angemessenem Umfang und Gewicht.

**Art. 68** Lieferfrist im konzessionierten Verkehr

(Art. 26 Abs. 1 PBG)

<sup>1</sup> Reisegepäck, das bis 19 Uhr aufgegeben wird, muss ab dem übernächsten Tag, 9 Uhr, zur Abholung bereitgestellt werden.

<sup>2</sup> Nach 19 Uhr aufgegebenes Reisegepäck gilt als am nächsten Tag aufgegeben.

**Art. 69** Ablieferung

<sup>1</sup> Das Reisegepäck wird gegen Rückgabe des Nachweises der Berechtigung und gegen Bezahlung der gegebenenfalls die Sendung belastenden Kosten ausgehändigt.

<sup>2</sup> Das Unternehmen überprüft die Empfangsberechtigung, wenn der Berechtigungsnachweis nicht vorgelegt wird; es kann eine Sicherheit verlangen.

**Art. 70** Abnahmefrist

(Art. 26 Abs. 3 PBG)

Die Tarife regeln die Abnahmefrist.

**Art. 71** Verkauf von nicht abgeholtem Reisegepäck

(Art. 26 Abs. 3 und 9. Abschnitt PBG)

<sup>1</sup> Nicht abgeholtes Reisegepäck kann nach Ablauf von drei Monaten nach dem Ablauf der Abnahmefrist verkauft werden.

<sup>2</sup> Nicht abgeholtes Reisegepäck mit äusserlich erkennbar leichtverderblichem Inhalt oder solches, dessen Wert die Lagerkosten nicht deckt, kann sofort verkauft werden.

<sup>3</sup> Die berechtigte Person muss mindestens fünf Tage vor dem Verkauf benachrichtigt werden, sofern es die Natur des Reisegepäckes gestattet.

<sup>4</sup> Das Unternehmen hat die Rechte und Pflichten eines Beauftragten der berechtigten Person. Es haftet für Schäden jedoch nur bis zum Wert des Reisegepäckes.

## **Art. 72** Verlust

(Art. 27 und 9. Abschnitt PBG)

<sup>1</sup> Das Reisegepäck wird als verloren betrachtet, wenn es nicht binnen 14 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist ausgehändigt oder zur Verfügung gestellt worden ist.

<sup>2</sup> Wird das Reisegepäck nicht ausgehändigt, so kann die berechtigte Person verlangen, dass ihr bescheinigt wird, wann sie die Ablieferung verlangt hat.

<sup>3</sup> Geht das Reisegepäck ganz oder teilweise verloren, so schuldet das Unternehmen ausschliesslich Ersatz für:

- a. den nachgewiesenen Sachschaden, jedoch höchstens 2000 Franken je Gepäckstück und höchstens 10 000 Franken je Sendung;
- b. den Transportpreis, Zölle und sonstige Beträge, die die reisende Person für das verlorene Reisegepäck bezahlt hat.

## **Art. 73** Aufgefundenes Reisegepäck

(Art. 27 und 9. Abschnitt PBG)

<sup>1</sup> Wird das für verloren gehaltene Reisegepäck binnen eines Jahres nach der verlangten Ablieferung aufgefunden, so muss das Unternehmen die berechtigte Person benachrichtigen.

<sup>2</sup> Diese kann binnen 30 Tagen nach der Benachrichtigung verlangen, dass ihr das Reisegepäck auf einer geeigneten schweizerischen Station unentgeltlich abgeliefert wird. In diesem Fall hat sie Anspruch auf die Entschädigung für verspätete Ablieferung. Sie muss jedoch die Entschädigung für Verlust, abzüglich der allenfalls darin enthaltenen Kosten gemäss Art. 72 Abs. 3 Bst. b, zurückzahlen.

<sup>3</sup> Das Unternehmen verfügt über Reisegepäck, das nicht zurückverlangt oder erst nach Ablauf der Frist aufgefunden wird.

## **Art. 74** Beschädigung

(Art. 27 und 9. Abschnitt PBG)

<sup>1</sup> Das Unternehmen erstellt eine Tatbestandsaufnahme, wenn eine Beschädigung oder ein teilweiser Verlust:

- a. von ihm entdeckt oder vermutet wird;
- b. von der berechtigten Person entweder bei der Ablieferung oder, falls der Schaden äusserlich nicht erkennbar war, binnen drei Tagen nach der Ablieferung gemeldet wird.

<sup>2</sup> Die Tatbestandsaufnahme enthält je nach Art des Schadens den Zustand des Reisegepäcks, seine Masse und, soweit möglich, das Ausmass und die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens. Sie wird wenn möglich in Gegenwart der berechtigten Person erstellt.

<sup>3</sup> Der berechtigten Person ist eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen. Es bleibt ihr vorbehalten, eine gerichtliche Feststellung zu verlangen.

<sup>4</sup> Wird das Reisegepäck beschädigt, so muss das Unternehmen eine dem nachgewiesenen Sachschaden entsprechende Entschädigung zahlen.

<sup>5</sup> Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

- a. bei vollständiger Beschädigung: den Betrag, der bei ganzem Verlust zu bezahlen wäre;
- b. bei teilweiser Beschädigung: den Betrag, der bei Verlust des beschädigten Teils zu bezahlen wäre.

**Art. 75**            Verspätete Ablieferung

(Art. 27 PBG)

<sup>1</sup> Wird das Gepäck zu spät abgeliefert, so muss das Unternehmen den nachgewiesenen Schaden ersetzen, jedoch höchstens 200 pro Person und je angefangene 72 Stunden seit dem Verlangen der Ablieferung und für höchstens 14 Tage.

<sup>2</sup> Diese Entschädigung wird zusätzlich zur Entschädigung für teilweisen Verlust oder teilweise Beschädigung bezahlt, sofern der Schaden nicht wegen der verspäteten Ablieferung entstanden ist. In diesem Fall darf sie insgesamt jedoch nicht höher sein als die Entschädigung für den ganzen Verlust.

<sup>3</sup> Die Entschädigung für verspätete Ablieferung wird nicht geleistet, wenn eine Entschädigung für den ganzen Verlust bezahlt wird.

**Art. 76**            Besondere Schadenursachen

(Art. 27 Abs. 3 zweiter Satz PBG)

Eine andere Schadenursache als der Transport wird vermutet, wenn:

- a. das Reisegepäck seiner Natur nach Bruch, Rost, innerem Verderb, Frost, Hitze, Austrocknen oder Verstreuen ausgesetzt ist;
- b. die Verpackung fehlt oder mangelhaft ist;
- c. die Absenderin oder der Absender das Reisegepäck verladen, umgeladen oder ausgeladen hat;
- d. die Absenderin oder der Absender die von den Zoll-, Polizei- oder andern Behörden verlangten Vorschriften erfüllt hat;
- e. die Absenderin oder der Absender eine Bestimmung über die Zulassung zum Reisegepäcktransport missachtet hat.

**3. Abschnitt: Fundsachen**

**Art. 77**

<sup>1</sup> Wer eine verlorene Sache auf dem Gebiet eines Unternehmens oder in einem Fahrzeug findet, hat sie unverzüglich dem Personal abzugeben.

<sup>2</sup> Das Unternehmen wird als Finderin betrachtet, kann aber keinen Finderlohn beanspruchen.

<sup>3</sup> Das Unternehmen muss die Person, die die Sache verloren hat, benachrichtigen, wenn es sie kennt, und die Fundsache angemessen aufbewahren.

<sup>4</sup> Nachdem das Unternehmen die Fundsache drei Monate aufbewahrt hat, kann es diese versteigern. Die Versteigerung muss bekannt gemacht werden. Fundsachen mit

einem Zeitwert von höchstens 50 Franken dürfen bereits nach Ablauf eines Monats versteigert oder freihändig verkauft werden. Der Erlös tritt an die Stelle der Sache.

<sup>5</sup> Fundsachen, die einen kostspieligen Unterhalt erfordern oder raschem Verderb ausgesetzt sind, können sofort verkauft werden. Der Erlös tritt an die Stelle der Sache.

## **5. Kapitel: Kontrollen, Mitwirkungspflichten, Datenbearbeitung**

### **Art. 78** Kontrollen und Mitwirkungspflichten

(Art. 52 PBG)

<sup>1</sup> Die Unternehmen müssen dem BAV Auskunft über ihren Betrieb erteilen. Sie müssen die finanziellen und statistischen Unterlagen nach den Weisungen des BAV erstellen und sie diesem vorlegen.

<sup>2</sup> Die Unternehmen müssen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAV jederzeit unentgeltlich mitfahren lassen und ihnen Zutritt zu den Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen gewähren.

<sup>3</sup> Die Unternehmen lassen Kontrollen zur Feststellung der ordnungsgemässen Durchführung der Beförderungen, insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrerinnen und Fahrer, zu. Im Rahmen dieser Kontrollen können die Kontrollberechtigten insbesondere:

- a. die Bücher und sonstigen Geschäftsunterlagen des Unternehmens prüfen;
- b. an Ort und Stelle Kopien oder Auszüge der Bücher und Unterlagen anfertigen.

<sup>4</sup> Muss der Betrieb wegen unvorhergesehener Ereignisse, insbesondere wegen Naturereignissen oder Unfällen, unterbrochen werden, so muss das Unternehmen dies unverzüglich dem BAV sowie den betroffenen Kundinnen und Kunden mitteilen.

<sup>5</sup> Im Übrigen gilt die Unfalluntersuchungsverordnung vom 28. Juni 2000<sup>18</sup>.

### **Art. 79** Datenbearbeitung durch das BAV

(Art. 52 PBG)

<sup>1</sup> Zum Zweck der Verkehrsplanung kann das BAV von den Unternehmen folgende Daten zu den Linien, Linienabschnitten und Gebieten erheben:

- a. Passagierzahlen für den durchschnittlichen Tagesverkehr, für den durchschnittlichen Werktagsverkehr, für die richtungsgetrennte Morgenspitzenstunde (7–8 Uhr), für die richtungsgetrennte Abendspitzenstunde (17–18 Uhr) und Tagesganglinien sowie die Abfahrts- und Zielorte der Reisenden;
- b. Anzahl Fahrten;
- c. Art des Fahrzeuges.

---

<sup>18</sup> SR 742.161

<sup>3</sup> Diese Daten dürfen auch für Studien und Statistiken verwendet und dazu auch an andere Ämter des Bundes oder der Kantone weiter gegeben werden.

#### **Art. 80** Verzeichnisse

<sup>1</sup> Das Verzeichnis der Konzessionen und Bewilligungen des Bundes und die Verzeichnisse der kantonalen Bewilligungen sind öffentlich.

<sup>2</sup> Die Verzeichnisse enthalten Namen und Adressen der Konzessionärinnen und Bewilligungsinhaberinnen sowie Inhalt und Dauer der jeweiligen Konzession oder Bewilligung.

## **6. Kapitel: Verwaltungsmassnahmen**

#### **Art. 81**

(Art. 60 PBG)

<sup>1</sup> Stellt das BAV fest, dass ein Unternehmen wiederholt das Personenbeförderungsregal oder die Bestimmungen der Konzession oder Bewilligung verletzt, so räumt es ihm eine Frist zur Einhaltung seiner Pflichten ein mit der Androhung, dass im Unterlassungsfall Verwaltungssanktionen angeordnet werden.

<sup>2</sup> Falls die anwendbaren Bestimmungen ohne diese Massnahme nicht eingehalten oder schwer oder wiederholt verletzt werden, kann das BAV insbesondere folgende Verwaltungssanktionen anordnen:

- a. Hinderung an der Einfahrt in die Schweiz,
- b. Hinderung an der Weiterfahrt,
- c. Verweigerung der Passagieraufnahme.

<sup>3</sup> Wird zudem die Verkehrssicherheit gefährdet, so kann es Fahrzeuge beschlagnahmen.

## **7. Kapitel: Schlussbestimmungen**

#### **Art. 82** Aufhebung bisherigen Rechts

Folgende Verordnungen werden aufgehoben:

- a. Verordnung vom 25. November 1998<sup>19</sup> über die Personenbeförderungskonzession;
- b. Verordnung vom 5. November 1986<sup>20</sup> über den Transport im öffentlichen Verkehr.

---

<sup>19</sup> AS 1999 721, 2000 2103, 2005 1167, 2008 3547

<sup>20</sup> AS 1986 1991, 1994 1848, 1994 2714, 1996 3035, 1999 719, 2004 2697

**Art. 83** Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> Bestehende Konzessionen und Bewilligungen bleiben in Kraft. Für die Erneuerung, Übertragung, Änderung, den Entzug und den Widerruf gilt diese Verordnung.

<sup>2</sup> Das Verfahren für Konzessions- und Bewilligungsgesuche, die beim Inkrafttreten bereits hängig sind, richtet sich nach dieser Verordnung.

<sup>3</sup> Die Kantone erlassen ihre Ausführungsvorschriften für die Erteilung von kantonalen Bewilligungen bis spätestens am 31. Dezember 2010.

**Art. 84** Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2010 in Kraft.

....

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Hans-Rudolf Merz

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

I

Alle Konzessionsgesuche müssen enthalten:

- a. Namen, Vornamen und Wohnadresse oder Firma, Sitz und Adresse der Gesuchstellerin oder des Gesuchstellers;
- b. einen Auszug aus dem Handelsregister;
- c. die Begründung des Gesuches, insbesondere Angaben über die Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit der beantragten Transportleistung;
- d. die vorgesehenen Linien mit Bezeichnung der Haltestellen und Angabe der Entfernungen;
- e. eine topografische Karte, auf der Linie und Haltestellen eingezeichnet sind;
- f. Angaben, ob die Fahrten ganzjährig oder nur während einer bestimmten Zeitspanne des Jahres geführt werden und ob sie unter bestimmten Bedingungen ausfallen können;
- g. den Zeitpunkt der vorgesehenen Betriebsaufnahme;
- h. die gewünschte Konzessionsdauer;
- i. den Fahrplan und den Tarif;
- j. für Linien des nicht abgeltungsberechtigten Personenverkehrs eine Planrechnung mit der Angabe, wer allfällige Fehlbeträge deckt;
- k. die Eigentumsverhältnisse bei den Fahrzeugen und die Betriebszugehörigkeit des Fahrpersonals;
- l. Angaben, wie weit die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen berücksichtigt sind;
- m. bei Konzessionen für Transfers von Fluggästen: das schriftliche Einverständnis der berührten Eigentümerinnen und Eigentümer für die Benutzung der bedienten Haltestellen.

II

Konzessionsgesuche für Busse müssen zusätzlich zu Ziffer I enthalten:

- a. Marke, Typ, Jahrgang und Platzzahl der zum Einsatz vorgesehenen Kurs- und Ersatzfahrzeuge sowie Personenanhänger, soweit sie nicht bereits im konzessionierten Verkehr eingesetzt werden;
- b. eine Kopie der Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmen.

III

Konzessionsgesuche für Trolleybusse müssen zusätzlich zu Ziffer I enthalten:

- a. einen technischen Bericht, der insbesondere Angaben enthält über die Art der festen elektrischen Anlagen und der Fahrzeuge;
- b. die Typenzeichnungen der Fahrzeuge;
- c. einen Nachweis, dass die zuständigen Behörden in den berührten Kantonen die Beanspruchung der öffentlichen Strassen durch die elektrischen Anlagen bewilligt haben.

#### IV

Konzessionsgesuche für die Schifffahrt müssen zusätzlich zu Ziffer I Angaben über die Schiffe, deren Bezeichnung und technischen Daten sowie deren Tragfähigkeit enthalten.

#### V

Konzessionsgesuche für Eisenbahnen müssen zusätzlich zu Ziffer I enthalten:

- a. den Nachweis des Rechts zur Benützung der Eisenbahninfrastruktur nach Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>1</sup> oder nach Artikel 3 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998<sup>2</sup>
- b. den Umsatzanteil, den das Unternehmen als Deckungsbeitrag nach Artikel 20 Absatz 2 Buchstabe b der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998, zu zahlen bereit ist.

#### VI

1. Gesuche um eidgenössische Bewilligungen müssen enthalten:

- a. Namen, Vornamen und Wohnadresse oder Firma, Sitz und Adresse der Gesuchstellerin oder des Gesuchstellers sowie sämtlicher Kooperationspartner und Unterauftragnehmer;
- b. die gewünschte Gültigkeitsdauer der Bewilligung oder den Termin der Durchführung des Verkehrsdienstes;
- c. die Strecke des Verkehrsdienstes;
- d. die Dauer des Verkehrsdienstes;
- e. die Häufigkeit des Verkehrsdienstes;
- f. den Fahrplan;
- g. ein Haltestellenverzeichnis mit der genauen Anschrift oder eindeutigen Bezeichnung der Haltestellen;
- h. die Fahrpreistabelle;
- i. eine Kopie der Zulassungsbewilligung sämtlicher beteiligten Unternehmen;

---

<sup>1</sup> SR 742.101

<sup>2</sup> SR 742.122; AS 1999

- j. eine Karte im Format A4, auf der die Strecke und die Haltestellen eingezeichnet sind;
  - k. den Dienstplan, anhand dessen die Einhaltung der Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten überprüft werden kann;
  - l. eine Fahrzeugliste mit sämtlichen zum Einsatz im Verkehrsdienst vorgesehenen Fahrzeugen bezüglich der Marke, Typ, Jahrgang und Platzzahl sowie Kennzeichen;
  - m. einen Kooperationsvertrag zwischen den beteiligten Unternehmen;
  - n. die Anzahl benötigter Bewilligungsurkunden;
  - o. bei Erneuerungs- oder Änderungsgesuchen: statistische Unterlagen zur Verkehrsleistung.
2. Es sind die vom BAV zur Verfügung gestellten Formulare zu verwenden.

## Erläuterungen zur ARPV

### **Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)**

#### **1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen**

##### **Art. 1 Gegenstand**

Buchstabe a:

Die Verordnung regelt primär die Bestellung von Bund und Kantonen gemeinsam abgegoltenen Angeboten des regionalen Personenverkehrs.

Buchstabe b:

Buchstabe b nimmt Bezug auf den bisherigen Artikel 11 des TG. Die Regeln der ARPV sollen grundsätzlich auch für Angebote oder Angebotsverbesserungen im Personenverkehr Anwendung finden, die von Bund, Kantonen, Gemeinden oder Dritten bestellt und abgegolten werden. Unter "Angeboten" fallen dabei insbesondere Linien des Ortsverkehrs, Linien ohne Erschliessungsfunktion oder Linien des regionalen Personenverkehrs, welche die Minimalbedingungen von Artikel 6 nicht erfüllen. Angebotsverbesserungen sind Angebote, welche über das nach Artikel 7 gemeinsam von Bund und Kantone zu bestellende Angebot hinaus gehen.

Buchstabe c:

Nur noch in Ausnahmefällen werden Finanzhilfen in Form des vollständigen Zinserlasses auf bedingt rückzahlbaren oder rückzahlbaren Darlehen gewährt. Der dritte Abschnitt der ARPV regelt die Details. Für Seilbahnen werden Darlehen gestützt auf das 6. Kapitel des EBG gewährt (siehe Artikel 43 ARPV).

##### **Art. 2 Empfänger von Abgeltungen**

Absatz 1:

Übernommen von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b ADFV und den geänderten Bestimmungen der neuen VPB angepasst. Voraussetzung für die Abgeltung ist eine Konzession oder in Ausnahmefällen ein Staatsvertrag.

Absatz 2:

Unverändert übernommen von Artikel 2 Absatz 2 ADFV.

### **Art. 3 Ortsverkehr**

Gemäss Artikel 28 Absatz 2 PBG sind Angebote des Ortsverkehrs von Bundesleistungen ausgeschlossen. In Artikel 3 wird deshalb der Umfang Ortsverkehr genauer definiert. Die Definition wurde leicht angepasst von Artikel 4 Absatz 2 ADFV übernommen.

## **2. Kapitel: Abgeltung des regionalen Personenverkehrs**

### **Art. 4 Grundsatz**

Der Artikel dient der Veranschaulichung des zweistufigen Prozesses zur Prüfung, ob für ein Angebot Bundesleistungen ausgerichtet werden können. In einem ersten Schritt wird geprüft, ob die Abgeltungsvoraussetzungen gemäss Artikel 6 erfüllt sind. In einem zweiten Schritt wird geprüft, ob eine ausreichende Nachfrage für ein bestimmtes Angebot vorhanden ist oder ob sich der Bund allenfalls nur anteilmässig an einem Angebot beteiligen kann.

### **Art. 5 Begriffe**

Absatz 1:

Die Bestimmung definiert den Umfang des regionalen Personenverkehrs. Die Definition wurde unverändert von Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe c ADFV übernommen.

Absatz 2:

Offeriert werden im regionalen Personenverkehr einzelne Linien. Die Bestimmung enthält die Liniendefinition, wie sie im Bestellverfahren verwendet wird. Die Definition entspricht weitgehend Artikel 26 Absatz 3 ADFV und weicht von der Liniendefinition für Konzessionen in der VPB ab.

## **1. Abschnitt: Abgeltungsvoraussetzungen**

### **Art. 6 Abgeltungsvoraussetzungen**

Während in der ADFV die Voraussetzungen für die Abgeltung in verschiedenen Artikeln enthalten waren, werden die Abgeltungsvoraussetzungen in der ARPV in einem einzigen Artikel zusammen gefasst. Nicht wiederholt werden die Abgeltungsvoraussetzungen von Artikel 29 PBG.

## Absatz 1:

- a: Erschliessungsfunktion: Übernommen von Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe c ADFV. Die Erschliessungsfunktion steht entsprechend ihrem Gewicht an erster Stelle der Voraussetzungen, die Details regelt die VPB. Die Erschliessungsfunktion erhält in der neuen VPB ein höheres Gewicht. Aus diesem Grund und weil die VPB einen weiteren Geltungsbereich als die ARPV besitzt, wird die Erschliessungsfunktion neu nicht mehr in der ARPV sondern in der VPB geregelt.
- b: Mehrfachbedienung: Übernommen von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b ADFV. Auf die Bedingung, dass eine genügende Nachfrage vorliegen muss, wird an dieser Stelle verzichtet, die Nachfrage wird nach den Bestimmungen von Artikel 8 geprüft.
- c: Ausländische Linienabschnitte: Unverändert übernommen von Artikel 3 Buchstabe a ADFV.
- d: Ganzjährigkeit: Übernommen von Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b ADFV. Ganzjährigkeit bedeutet an 52 Wochen pro Jahr, d.h. die Linie muss ohne Unterbruch verkehren. Ausnahmen sind möglich für Linien, die nur an bestimmten Wochentagen verkehren, beispielsweise für Nachtangebote, die nur an den Wochenenden verkehren. Wenn solche Linien aufgrund von Feiertagen nicht an 52 Wochenenden verkehren, so gilt die Voraussetzung trotzdem als erfüllt.
- e: Minimale Nachfrage: Die ADFV sieht vor, dass bei einer Nachfrage von 32 Personen 4 Kurspaare angeboten werden können. Auch bei tieferer Nachfrage ist gemäss Artikel 6 Absatz 5 und 6 ADFV ein Angebot grundsätzlich abgeltungsberechtigt. Zur Erhöhung der Effektivität des Einsatzes der beschränkten Mittel des Bundes sieht die ARPV neu vor, dass Angebote, die eine minimale Nachfrage von 32 Personen nicht erreichen, vom Bund nicht mehr mit abgegolten werden sondern von Kantonen oder Dritten gemäss Artikel 1 Buchstabe b alleine zu bestellen und abzugelten sind.
- f: Minimale Wirtschaftlichkeit: Eine minimale Wirtschaftlichkeit als Voraussetzung zur Abgeltung einer Linie wird neu eingeführt. Mit dieser Bestimmung soll die Effektivität des Einsatzes der beschränkten Mittel des Bundes erhöht werden. Es hat sich gezeigt, dass die Kantone teilweise Angebote, die aus Sicht des Bundes unwirtschaftlich sind, aus verschiedenen Gründen trotzdem bestellen. Für den Bund ergibt sich mit der Bestimmung die Möglichkeit, sich nicht an der Bestellung und Abgeltung solcher Angebote beteiligen zu müssen. Auf eine Quantifizierung der minimalen Wirtschaftlichkeit wird auf

Verordnungsebene bewusst verzichtet, da sich diese im Laufe der Zeit verändert, wie dies in Absatz 3 zum Ausdruck kommt. Für die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit sollen in erster Linie die Kennzahlen Abgeltung / PKM und Abgeltung / Einsteiger herangezogen werden. Für Linien, die der Grunderschliessung in benachteiligten Landesgegenden dienen, sollen aufgrund Artikel 30 Absatz 2 Buchstabe b PBG tiefere Voraussetzungen gelten. Das BAV wird die Voraussetzungen der minimalen Wirtschaftlichkeit in einer Richtlinie festlegen.

- g: Minimale Qualität: Gemäss Artikel 18 des PBG gelten Mindeststandards bezüglich Qualität, Sicherheit und Stellung der Beschäftigten. Für den bestellten regionalen Personenverkehr können die Besteller höhere Standards als die Mindeststandards festlegen. Werden von den Bestellern keine Vorgaben erlassen, so gelten die Mindeststandards gemäss PBG.
- h: Direkter Verkehr: Artikel 6 Absatz 1 ADFV sah vor, dass bei der Festlegung des Angebotes im regionalen Personenverkehr auf die Gewährung des direkten Verkehrs zu achten ist. Artikel 16 PBG sieht neu vor, dass im Fern-, Regional- und Ortsverkehr in der Regel der direkte Verkehr angeboten werden muss. Der direkte Verkehr stellt eine wesentliche Errungenschaft des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz dar. Die Teilnahme am direkten Verkehr wird neu zu einer Voraussetzung für die Abgeltungsberechtigung einer Linie im regionalen Personenverkehr. Der direkte Verkehr gilt im regionalen Personenverkehr als gewährt, wenn mindestens die Tarife 600/652 (Einzelreiseverkehr), 650 (Abonnementsverkehr), 654 (GA und Halbtax) und 651 (Tarifverbünde) angeboten werden, wobei GA und Halbtax-Abos voll anerkannt werden müssen. Aufgrund Absatz 4 sind Ausnahmen für periphere Seilbahnen von diesen Voraussetzungen möglich, wobei minimal eine volle Anerkennung von GA und Halbtax verlangt wird.

Absatz 2:

Analog der Bestimmung in Artikel 5 Absatz 5 ADFV können die Kantone die Mindestzahl der Einwohner bei der Prüfung der Erschliessungsfunktion höher ansetzen als dies der Bund in der VPB vorsieht.

Absatz 3:

Siehe unter Absatz 1 Buchstabe f.

Absatz 4:

Basierend auf Artikel 4 Absatz 4 ADFV liegt der Entscheid, ob die Voraussetzungen zur Abgeltungsberechtigung erfüllt sind oder nicht beim BAV. Die Kantone sind anzuhören. In Einzelfällen soll eine Linie als abgeltungsberechtigt anerkannt werden können auch wenn nicht sämtliche Voraussetzungen gemäss Absatz 1 erfüllt sind. Ausnahmen sollen jedoch nur sehr restriktiv gewährt werden. Auf keinen Fall sollen Linien abgegolten werden, die keine Erschliessungsfunktion haben.

## **2. Abschnitt: Angebot im regionalen Personenverkehr**

### **Art. 7 Angebot im regionalen Personenverkehr**

Absatz 1:

Übernommen von Artikel 6 Absatz 1 ADFV. Die Gewährleistung des direkten Verkehrs ist neu in Artikel 6 als Abgeltungsvoraussetzung aufgeführt.

Absatz 2:

Übernommen von Artikel 6 Absatz 3 ADFV. Neu wird nicht mehr vom schwächst- oder stärkstbelasteten Teilstück gesprochen, sondern lediglich von einem Teilstück. In der Praxis wirkt sich das so aus, dass alle Teilstücke einer Linie abgegolten werden, auf denen die Nachfrage 32 Personen beträgt. Wird auf einem Teilstück - in der Regel am Linienende - die Mindestnachfrage nicht erreicht, so ist dieses Linienteilstück durch den Kanton oder Dritte ohne Beteiligung des Bundes alleine zu bestellen und abzugelten.

Absatz 3:

Der Grundsatz von Artikel 6 Absatz 2 ADFV, dass ein Stundentakt mit 18 Kurspaaren bei einer Nachfrage von mindestens 500 Personen pro Tag angemessen ist, wird beibehalten.

Absatz 4:

Buchstaben a und b übernommen von Artikel 6 Absatz 2 ADFV. Neu wird festgelegt, dass ein Angebot über den Stundentakt verdichtet werden kann, wenn eine genügende Auslastung vorhanden ist. Mit der Berücksichtigung der Auslastung soll die bisherige Praxis des BAV gelockert werden und den Besonderheiten der verschiedenen Verkehrsmittel besser gerecht werden.

**Absatz 5:**

Grundsätzlich übernommen von Artikel 6 Absatz 4 ADFV. Primär fallen Linien unter diese Bestimmung, bei denen ein grösseres Angebot als das angemessene Angebot gemäss den Absätzen 2-4 mit den gleichen Betriebsmitteln (Fahrzeuge und Personal) erbracht werden kann, somit für das höhere Angebot nur geringe Mehrkosten anfallen.

**Absatz 6:**

Grundsätzlich übernommen von Artikel 7 ADFV. Bei Verkehrsmitteln mit einem hohen Fixkostenanteil und geringen Grenzkosten wie bspw. bei Seilbahnen, soll nicht in erster Linie die effektive Nachfrage das Angebot bestimmen. Das Angebot soll aufgrund der Betriebszeiten bestellt werden. Berücksichtigt werden sollen dabei insbesondere die Anschlüsse an das übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs.

**Absatz 7:**

Gestützt auf Artikel 28 Absatz 4 PBG sind Angebotserweiterungen über das angemessene Angebot gemäss den Absätzen 2-4 und 6 ohne Mitfinanzierung des Bundes durch Kantone, Gemeinden oder Dritte, bspw. Einkaufszentren, alleine zu bestellen und abzugelten.

**Absatz 8:**

Übernommen von Artikel 6 Absatz 6 ADFV. Gestrichen wird die Möglichkeit einer festen Entschädigung für Linien mit einer Nachfrage geringer als 32 Personen, da diese Linien gemäss Artikel 6 nicht abgeltungsberechtigt sind.

**Art. 8 Ermittlung der Nachfrage**

**Absatz 1:**

Die für die Bestimmung des angemessenen Angebotes relevante Querschnittsbelastung wird in der Verkehrsperiode Montag - Freitag ermittelt. In Ausnahmefällen, insbesondere bei touristischen Angeboten, kann auch die Nachfrage an Samstagen und Sonntagen berücksichtigt werden.

**Absatz 2:**

Neuformulierung der Bestimmung von Artikel 8 Absatz 2 ADFV.

## **Art. 9 Qualität**

Absatz 1:

Aufgrund der noch laufenden Diskussion ist der Absatz knapp gehalten. Die gewählte Formulierung betreffend das schweizweite Qualitäts-Messsystem lässt noch offen, welche Angebote und Leistungen konkret gemessen werden sollen oder nicht (z.B. Pünktlichkeit, Einhaltung Anschlüsse, Sauberkeit), nach welchen Messmethoden (DPM, MSS, MSS) oder bei welchen Verkehrsmittelarten (Bahn, Bus, Seilbahnen, Schiffe).

Absatz 2:

Aus der Formulierung des Absatzes 2 soll abgeleitet werden können, dass die Transportunternehmen für die Gewährleistung der bestmöglichen Qualität ihrer Angebote und Leistungen verantwortlich sind. Falls das von dem Transportunternehmen gebotene Qualitätsniveau aus Sicht des Kantons (und / oder des Bundes) aber nicht stimmig ist, können diese (auch das BAV, daher Besteller) von den TU Messungen, ein Berichtswesen und Qualitätsverbesserungen verlangen.

## **Art. 10 Tarifausgleich**

Übernommen von Artikel 9 Absatz 1 ADFV. Nicht übernommen wird die Möglichkeit gemäss Artikel 9 Absatz 2 ADFV den Einheimischen vergünstigte Tarife anzubieten. Auf Linien des regionalen Personenverkehrs wird somit zukünftig keine Differenzierung der Tarife aufgrund der Herkunft der Passagiere mehr möglich sein.

## **3. Abschnitt: Bestellverfahren**

### **Art. 11 Ablauf, Termine**

Absatz 1:

Das Bestellverfahren wird nur noch alle zwei Jahre durchgeführt und zwar jeweils für eine Fahrplanperiode. In Ausnahmefällen kann eine Fahrplanperiode auch mehr als zwei Jahre dauern, weshalb der Zusatz "in der Regel" aufgenommen wurde.

Absatz 2 und 3:

Unverändert übernommen von Artikel 10 Absatz 2 und 3 ADFV.

## **Art. 12 Koordination zwischen Bundesamt und Kantone beim Bestellverfahren**

In der Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 wird in Kapitel 1.2.2.6 "Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr (RPV)" darauf hingewiesen, dass die Arbeitsteilung zwischen dem BAV und den Kantonen in der Verordnung festgeschrieben wird.

Grundsätzlich wird das Bestellverfahren gemeinsam von Bund und Kantonen durchgeführt. In Absatz 2 wird festgelegt, dass die Federführung bei der Offertprüfung und den Verhandlungen bei den Kantonen liegt. Das BAV unterstützt die Kantone. Da nur das BAV sämtliche Offerten aller Transportunternehmen kennt, sichert es unter Wahrung der Anonymität den Austausch von relevanten Informationen zwischen den Kantonen. Das BAV achtet bei der Bestellung auf die Gesamtkoordination des öffentlichen Verkehrs. Mit dieser Bestimmung ist das BAV verpflichtet, eine Gesamtsicht des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz zu vertreten, bspw. bei Differenzen zwischen einzelnen Kantonen regionale Sonderlösungen, die dem Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs widersprechen, zu verhindern.

## **Art. 13 Regionale Zusammenarbeit**

Unverändert übernommen von Artikel 13 ADFV.

## **Art. 14 Vorgaben**

Absatz 1:

Die Bestimmung basiert auf Artikel 11 Absatz 1 ADFV. Auf eine separate Mitteilung durch das Departement wird verzichtet. Die Mitteilung der zur Verfügung stehenden Mittel wird zusammen mit der Kantonsquote gemäss Absatz 2 vorgenommen.

Absatz 2:

Übernommen von Artikel 11 Absatz 2 ADFV. Auf die Bestimmung, dass die Kantone die ihnen zugeteilten Mittel für andere Angebote als bisher einsetzen, um den öffentlichen Verkehr zu verbessern, kann verzichtet werden. Diese Bestimmung diene dem Übergang zum neuen Bestellverfahren im Jahr 1996. Artikel 6 der ARPV legt ausreichend fest, welche Angebote mit den zur Verfügung stehenden Mitteln bestellt werden können.

Bei der Festlegung der Kantonsquoten soll das BAV neu auch den effektiven Bedarf berücksichtigen können. Zur Festlegung des effektiven Bedarfs stützt sich das BAV auf die Über- bzw. Unterschreitung der Kantonsquoten ab.

#### **Art. 15 Zinssatz Eigenkapitalverzinsung**

Basierend auf den Bestimmungen von Artikel 17 Absatz 2 und Artikel 27 Absatz 3 ADFV wird den Transportunternehmen, denen eine Verzinsung ihres Eigenkapitals zugestanden wurde, der für die Offertstellung zur Anwendung kommenden Zinssatz mitgeteilt. Da die mittlere Rendite der Bundesanleihen von der Nationalbank nicht mehr veröffentlicht wird, wird der 10-Jahres-Kassazinssatz der Obligationen der Eidgenossenschaft berücksichtigt und zwar der letzte bekannt gegebene Zinssatz zum Zeitpunkt der Mitteilung. Die Mitteilung erfolgt mindestens zwölf Monate vor Beginn einer Fahrplanperiode.

### **4. Abschnitt: Offerten**

#### **Art. 16 Offertstellung**

Absatz 1:

Übernommen von Artikel 12 ADFV. Die Vorgaben an die Transportunternehmen sind von grosser Bedeutung. Neu ist deshalb das BAV in die Festlegung der Vorgaben durch die Kantone mit einzubeziehen. Neu wird ein Termin für die Vorgaben in die Verordnung aufgenommen. Gleichzeitig mit der Bekanntgabe der Vorgaben an die Transportunternehmen werden diese zur Offertstellung aufgefordert (analog Artikel 14 Absatz 1 ADFV). Transportunternehmen, die Linien in mehreren Kantonen offerieren, sind verschiedentlich mit unterschiedlichen Vorgaben der einzelnen Kantone konfrontiert. Die Bestimmung sieht deshalb vor, dass sich die Kantone bei der Festlegung der Vorgaben an die Transportunternehmen bei regional tätigen Transportunternehmen - d.h. bei Transportunternehmen, die in mehreren Kantonen aber nicht schweizweit tätig sind - koordinieren.

Absatz 2:

Im 6. Abschnitt wird neu wird das Instrument der Zielvereinbarungen eingeführt. Die Besteller können von den Transportunternehmen gemäss Artikel 21 Absatz 3 als Voraussetzung für den Abschluss einer Angebotsvereinbarung den vorgängigen Abschluss einer Zielvereinbarung verlangen. Wurde eine Zielvereinbarung mit Zielen zur Entwicklung von

Kosten, Erlösen oder Abgeltung abgeschlossen, dient die Zielvereinbarung den Transportunternehmen als Grundlage für die Offertstellung.

Absatz 3:

Unverändert übernommen von Artikel 14 Absatz 4 ADFV.

Absatz 4:

Basierend auf Artikel 16 Absatz 1 ADFV, zusätzlich wird eine Frist festgelegt.

Absatz 5:

Neu eingeführt wird die Möglichkeit, von den Transportunternehmen unverbindliche Richtofferten zu verlangen. Aufgrund der Verschiebung des Termins des Einreichens der Offerte auf Ende April dienen die Richtofferten dazu, die Konsequenzen von geplanten Angebotsveränderungen aufzuzeigen.

## **Art. 17 Offerteinreichung**

Absatz 1:

Der spätestmögliche Termin für das Einreichen der Offerte für eine Fahrplanperiode wird auf Ende April festgelegt. Mit der Ausdehnung der Offerte auf eine zweijährige Fahrplanperiode ist es unumgänglich, dass für die Offertstellung die Ist-Werte des Vorjahres bekannt sind. Ansonsten sind die Unsicherheiten für die Transportunternehmen zu gross, was mit entsprechenden Risikozuschlägen verbunden wäre.

Absatz 2:

Übernommen von Artikel 26 Absatz 3 ADFV. Zur Vereinfachung des Bestellverfahrens sollen mehrere Linien in einer Offertlinie zusammen gefasst werden können.

Absatz 3:

- a: Es handelt sich dabei um das RPV-Formular (Excel) des BAV.
- b: Separate Planrechnungen nach den Vorgaben der REVO für die einzelnen Jahre einer Fahrplanperiode.
- c: Abweichungen gegenüber den Offerten der letzten Fahrplanperiode bzw. dem Mittelfristplan und der letzten Ist-Rechnung sind zu begründen.

- d: Mittelfristplan gemäss den Vorgaben der REVO. Die bestehende Vorlage des BAV für den Mittelfristplan soll aktualisiert und vereinfacht werden.
- e: Investitionsplan gemäss den Vorgaben der REVO.
- f: Trassenpreisberechnung nach den Vorgaben der NZV.
- g: Neu wird eine Fahrzeugliste verlangt. Der Inhalt der Fahrzeugliste wird in Absprache mit den Kantonen festgelegt werden.
- h: Indikatoren gemäss Vorgaben des BAV.
- i: Fahrpläne für die einzelnen Jahre der Fahrplanperiode.
- j: Basierend auf den Bestimmungen von Artikel 30 Absatz 3 Buchstabe b und c PBG.
- k: Angaben zum Tarifsystem und Tarifniveau nach den Vorgaben des BAV.

#### Absatz 4:

Zur Entlastung der Transportunternehmen wird auf das Einreichen von einzelnen Unterlagen, die nach den Bestimmungen der ADFV noch zwingend einzureichen waren, verzichtet. Diese können bei Bedarf durch die Besteller zusätzlich verlangt werden.

#### Absatz 5:

Zur Vereinfachung des Bestellverfahrens sollen die Offerten oder einzelne Offertunterlagen in elektronischer Form eingereicht werden können. Das Deckblatt (RPV-Formular) ist aber in jedem Fall in Papierform mit rechtsgültiger Unterschrift einzureichen.

### **Art. 18 Prüfung der Offerten**

#### Absatz 1:

Übernommen von Artikel 14 Absatz 1 ADFV.

#### Absatz 2 und 3:

Übernommen von Artikel 19 Absatz 1 und 2 ADFV. Es wird nicht mehr von Kostensätzen sondern von den Kennzahlen gemäss dem Kennzahlensystem des BAV gesprochen. Können die Unterschiede durch das Transportunternehmen nicht hinreichend erklärt werden, so fordert das BAV das Transportunternehmen auf, ihre Offerte anzupassen. Kommt das Transportunternehmen dieser Aufforderung nicht nach, kann das BAV gestützt auf die Artikel 30 und 32 PBG die Abgeltung selber festlegen.

## **Art. 19 Investitionen**

Artikel 19 nimmt Bezug auf den bisherigen Artikel 27 ADFV, bei dem es um die Aufnahme der Kapitalkosten in die Planrechnung einer Offerte ging.

### **Absatz 1:**

Bei der Beschaffung von neuen Betriebsmitteln, insbesondere von neuem Rollmaterial, soll den Transportunternehmen die Möglichkeit gegeben werden, die Anrechenbarkeit der Investitionsfolgekosten (Kapitalkosten, Abschreibungen etc.) in den zukünftigen Planrechnungen der Offerten sicherzustellen. Bleibt die entsprechende Genehmigung durch die Besteller aus, tragen die Transportunternehmen das Risiko, dass die Besteller die Beschaffungen nicht als notwendig und daher nicht als abgeltungsberechtigt erachten. Die Transportunternehmen können mit der Genehmigung verhindern, dass sie später ungedeckte Kosten selber zu tragen haben.

### **Absatz 2:**

Mit der Genehmigung zur Geltendmachung von Kapitalkosten kann auch eine Eigenkapitalverzinsung verbunden sein. Eine solche ist in denjenigen Fällen vorgesehen, in denen ein Transportunternehmen im Rahmen der Betriebsmittelbeschaffung eine deutlich sinkende Eigenkapitalquote nachweisen kann und gleichzeitig alle Besteller mit der Verzinsung einverstanden sind. Nebst den in der Vergangenheit bereits zugelassenen Eigenkapitalverzinsungen soll dies die einzige Möglichkeit bleiben, eine solche zu erreichen. Vor dem Hintergrund der Bonität bei einer Fremdkapitalaufnahme zielt Absatz 2 auf die Stärkung der Eigenkapitalbasis von Transportunternehmen ab. In den Fällen, in denen Transportunternehmen zur Verzinsung ihres Eigenkapitals berechtigt sind, sollen die Besteller verlangen können, dass der aus der Eigenkapitalverzinsung stammende Teil eines allfälligen Gewinns im Transportunternehmen verbleibt. Damit wird der Verschlechterung des Eigenkapitalanteils bei der Aufnahme von zusätzlichem Fremdkapital für neue Investitionen entgegengewirkt und so die Bonität gegenüber den Kreditgebern verbessert. Mit einer besseren Bonität können die zukünftigen Fremdkapitalzinsen tiefer gehalten werden.

### **Absatz 3:**

Im Zusammenhang mit Betriebsmittelbeschaffungen wird von Bestellern immer häufiger gewünscht, die Abschreibungen und Zinsen statt durch abnehmende Beträge durch konstante Annuitäten abzugelten. Bei einem

reinen Annuitätenmodell heisst das, dass während der Laufzeit die Zinsen abnehmen, die Abschreibungen zunehmen und deren Summe konstant bleiben. Abnehmende Abschreibungen verstossen jedoch sowohl gegen betriebswirtschaftliche Grundsätze als auch gegen die REVO. Dies lässt sich verhindern, indem sowohl die Zinsen als auch die Abschreibungen geglättet (d.h. gleichmässig über die Laufzeit verteilt) werden. Für einen Darlehensgeber spielt das über die gesamte Laufzeit gesehen keine Rolle. Bei einem Abbruch des Darlehensverhältnisses käme der Darlehensgeber jedoch zu kurz, da während der Laufzeit das von ihm jeweils zur Verfügung gestellte Kapital nicht den jeweils ausgerichteten Zinsen entspricht. Diese so genannte Zinslücke nimmt in den ersten Jahren zu, erreicht mitten in der Laufzeit ihren Höhepunkt und nimmt dann bis zum Ende der Laufzeit wiederum auf null ab.

Absatz 3 stellt sicher, dass im Falle einer Übernahme der Betriebsmittel ohne Übernahme des Darlehens das bisherige Transportunternehmen als Übernahmepreis genau den Betrag erhält, den es gegenüber seinem Darlehensgeber finanzmathematisch schulden würde. Man spricht in diesem Zusammenhang von Ausstiegskosten, die bei einer frühzeitigen Beendigung des Darlehensverhältnisses zu leisten sind.

Ohne die Bestimmung von Absatz 3 müsste ein Darlehensgeber ein zusätzliches (Ausschreibungs-) Risiko tragen, das wiederum zu höheren Darlehenszinsen und damit zu höheren Abgeltungszahlungen führen würde.

## **Art. 20 Kennzahlensystem**

Das Kennzahlensystem des BAV zu den abgegoltenen Linien wird in der Verordnung verankert.

## **5. Abschnitt: Angebotsvereinbarungen**

### **Art. 21 Abschluss von Angebotsvereinbarungen**

Absatz 1:

Übernommen von Artikel 20 Absatz 1 und 2 ADFV.

Absatz 2:

Übernommen von Artikel 10 Absatz 4 ADFV.

#### Absatz 3:

Sind die Besteller mit bestimmten Leistungen eines Transportunternehmens nicht zufrieden, können sie mit dem Unternehmen eine Zielvereinbarung abschliessen. Damit ein Transportunternehmen den Abschluss einer Zielvereinbarung durch unkooperatives Verhalten nicht willentlich verzögern oder verhindern kann, brauchen die Besteller ein Druckmittel. Dies erhalten sie, indem den Abschluss der Angebotsvereinbarung vom Vorliegen einer rechtsgültigen Zielvereinbarung abhängig machen. Liegt keine unterschriebene Angebotsvereinbarung vor, können die Besteller auf ganz oder teilweise auf die Abgeltungszahlungen verzichten.

#### Absatz 4:

Die Angebotsvereinbarung gilt für eine ganze Fahrplanperiode, nicht mehr nur für ein Fahrplanjahr.

#### Absatz 5:

Da zum Zeitpunkt des Abschlusses der Angebotsvereinbarung das Budget des BAV nicht beschlossen ist, steht die Angebotsvereinbarung unter dem Vorbehalt der Budgetgenehmigung durch die eidgenössischen Räte.

### **Art. 22 Vorbehalte**

Aufgrund der Erfahrungen mit dem Bestellverfahren soll es in Zukunft möglich sein, Vorbehalte in die Angebotsvereinbarungen aufzunehmen, dass die Abgeltung nur im Ausmass der effektiven Leistungserbringung entrichtet wird, bzw. anteilmässig von den Transportunternehmen zurück zu erstatten ist. Hauptsächliche Anwendung findet diese Bestimmung bei der Beschaffung von neuen Betriebsmitteln.

Die Aufnahme eines Vorbehaltes bedarf der expliziten Zustimmung des BAV. Vorbehalte sollen nur in Ausnahmefällen angebracht werden, Vorbehalte sollen nicht zur Norm werden.

### **Art. 23 Nachverhandlungen**

#### Absatz 1:

Unverändert übernommen von Artikel 22 ADFV.

#### Absatz 2:

Das zweijährige Bestellverfahren sieht grundsätzlich keine Neuverhandlung der Angebotsvereinbarung für das zweite Fahrplanjahr vor. Insbesondere

sollen im zweiten Jahr keine kurzfristigen Angebotsveränderungen eingeführt werden. Allfällige Angebotsveränderungen wären durch die Kantone gemäss Artikel 24 Absatz 4 PBG ohne Beteiligung des Bundes zu bestellen. Anpassungen an den Angebotsvereinbarungen sind nur mit Zustimmung aller Besteller inklusive des BAV möglich.

## **6. Abschnitt: Zielvereinbarungen**

### **Art. 24 Inhalt der Zielvereinbarungen**

Absatz 1:

Der Kern der Vereinbarung sind die Ziele. Dabei können Bereiche wie die Abgeltung, das Angebot, die Kosten, die Erträge oder die Qualität betroffen sein. Die Zielvereinbarung muss Auskunft darüber geben, wann ein Ziel erreicht ist, in welchen Fällen die Ziele angepasst werden können und welche Konsequenzen eine Nichterreichung der Ziele mit sich zieht. So können bei wesentlichen und unvorhersehbaren Einflüssen bei den Bestellern oder beim Transportunternehmen die Parteien auf Antrag einer Partei über eine angemessene Anpassung der Zielwerte im Bestellverfahren verhandeln. Weiter regelt die Zielvereinbarung die Art und Weise, wie die Transportunternehmen die Besteller über den Stand der Zielerreichung informieren müssen.

Absatz 2:

Die Zielvereinbarung muss mindestens für zwei Fahrplanperioden (in der Regel 4 Jahre) abgeschlossen werden. Sie endet spätestens beim Ablauf der Personenbeförderungskonzession. Eine Zielvereinbarung kann Linien mit unterschiedlichen Konzessionsabläufen aufweisen. Wenn es Sinn macht, können auch mehrere Zielvereinbarungen mit gleich lautenden Konzessionsablaufdaten erstellt werden.

Absatz 3:

Zielvereinbarungen benötigen die Zustimmung der Besteller und der Transportunternehmen. Die Kantone sind gehalten, mit den Transportunternehmen keine anderweitigen Vereinbarungen abzuschliessen, die den Zielvereinbarungen zuwiderlaufen.

Absatz 4:

Bei der zweijährlichen Offertstellung dienen die vereinbarten Ziele der Zielvereinbarung als Grundlage für die Offerten.

## **Art. 25 Bonus-Malus-System**

Absatz 1:

Die Anwendung des Bonus-Malus-Systems ist freiwillig. Es kann in einer Zielvereinbarung als Belohnungs- und Bestrafungsinstrument eingebaut werden. Beim Erreichen oder Übertreffen der Ziele müsste dann eine Bonuszahlung an ein Transportunternehmen entrichtet werden. Beim Nichterreichen der Ziele würde für das Unternehmen jedoch eine Maluszahlung fällig.

Absatz 2:

Es muss sichergestellt sein, dass ein Transportunternehmen durch die Maluszahlung nicht in seiner Existenz bedroht wird.

Absatz 3:

Wenn ein Transportunternehmen eine Bonuszahlung erhält, verbucht sie diese als ausserordentlicher Ertrag in der Finanzbuchhaltung. Der Ertrag wird der freien Reserve gutgeschrieben. Das Transportunternehmen kann über die Mittel frei verfügen. Es ist jedoch im Interesse des Unternehmens, wenn es einen Teil der Bonuszahlung als „strategische“ Reserve für allfällige Maluszahungen zurückbehält. Investiert das Transportunternehmen seine Bonuszahlung in Betriebsmittel des abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehrs, können die Folgekosten in die Abgeltung aufgenommen werden. Da dadurch die abgeltungsberechtigten Kosten steigen, müssen die Besteller jedoch dazu ihr Einverständnis geben.

Absatz 4:

Eine Maluszahlung kann als ausserordentlicher Aufwand verbucht werden. Dieser wird der freien Reserve belastet.

## **Art. 26 Operative Führung**

Bund und Kantone können in mehrjährigen Zielvereinbarungen mit den Unternehmen Bonus-Malus-Systeme über die Qualität und über finanzielle Kennzahlen festlegen (Artikel 28 Absatz 5 PBG). Die Federführung zur Erstellung der Zielvereinbarung haben die Kantone. Bei interkantonalen Linien einigen sich die Kantone, wer den Lead übernehmen soll. Können sich die Kantone nicht einigen, entscheidet das BAV, welcher Kanton den Lead übernehmen soll.

## **7. Abschnitt: Ausschreibungen**

### **Art. 27 Ausschreibungen**

Unverändert übernommen von Artikel 15 ADFV. Absatz 3 wurde gestrichen, da die Bestimmung nicht mehr relevant ist.

### **Art. 28 Übertragung der Aufgabe auf eine anderes Unternehmen**

Unverändert übernommen von Artikel 21 Absatz 1 - 3, 5 ADFV.

## **8. Abschnitt: Rechnungswesen**

### **Art. 29 Betriebskosten- und Leistungsrechnung**

Absätze 1, 2, 6 und 8:

Basieren auf Artikel 24 Absatz 1 und 2 ADFV.

Absatz 3:

Artikel 25 Absatz 1 ADFV schreibt heute vor, wie die Spartengliederung der Betriebskosten- und Leistungsrechnung (KLR) auszugestaltet ist. Neu wird in der ARPV nur noch eine Sparte für den abteilungsberechtigten regionalen Personenverkehr verlangt. Alle anderen Tätigkeiten können die Transportunternehmen in eigenen Sparten abbilden. Daher müssen die entsprechenden Gesetze und Verordnungen (ARPV: Personenverkehr; KFEV: Infrastruktur; GüTG: Güterverkehr) ihre eigenen Bedürfnisse gegenüber die KLR der subventionierten Transportunternehmen beschreiben. Damit wird den Transportunternehmen mehr Freiheit in ihren KLR gewährt. Gemäss Artikel 35 Absatz 2 PGB kann das UVEK Vorgaben zur Spartengliederung erlassen.

Absatz 4:

Es gibt gewichtige Differenzen einzelner Transportunternehmen bezüglich des Verkaufs und der Distribution. Während einzelne Transportunternehmen aufgrund ihrer geografischen Lage viele Verkaufsstellen betreiben müssen, ist dies bei anderen Transportunternehmen nicht der Fall. Einen wichtigen Einfluss hat dabei die Verkaufsstellen des übergeordneten Fernverkehrs der SBB.

Die Kosten des Verkaufs werden heute auf die einzelnen Linien umgelegt. Die durch den Verkauf fremder Fahrausweise erzielten Provisionen werden als Erlös auf die Linien umgelegt. Verkaufskosten und Provisionen verzerren

die ungedeckten Kosten der einzelnen Linien der Transportunternehmen. Während Transportunternehmen mit vielen Verkaufsstellen zu hohe Kosten und Erlöse ausweisen, erscheinen diese Kosten bei Transportunternehmen mit wenig oder keinem eigenen Verkauf nicht in der Linienrechnung. Bei diesen Transportunternehmen wird den Linien lediglich der Verkehrserlös bereinigt um die Provisionen zugeschrieben. Dieses Problem betrifft in erster Linie Eisenbahnunternehmen, so bspw. die BLS und die SOB. Diese Transportunternehmen monieren seit Jahren die Ungleichheiten bezüglich des Verkaufs. Die Ungleichheiten haben auch Auswirkungen auf das Kennzahlensystem des BAV gemäss Artikel 20.

Als mögliche Lösung soll es den Bestellern neu ermöglicht werden, die Verkaufskosten als eigenen, selbstständigen Kostenträger abzugelten, d.h. die ungedeckten Kosten des Verkaufs werden nicht mehr auf die einzelnen Linien umgelegt sondern auf einen separaten Kostenträger. Den Linien wird lediglich der Verkehrserlös bereinigt um die Provisionen zugeschrieben.

Während der Verkauf in der heutigen Philosophie der Rechnungslegung eine Kostenstelle darstellt, welche auf die einzelnen Linien umgelegt wird, stellt der Verkauf neu einen Kostenträger dar. Aufgrund der Besonderheiten des Verkaufs, der als eigenständiges Geschäft betrachtet werden kann und nicht direkt an die einzelnen Linien gebunden ist - so könnte bspw. der gesamte Verkauf an ein Drittunternehmen ausgelagert werden - und dem Umstand, dass den einzelnen Linien (ein Teil) der Kosten des Verkaufs in Form von Provisionen belastet werden, ist dies aber ohne Weiteres zulässig.

Als Nebeneffekt erhöht sich die Transparenz der Kosten des Verkaufs.

Noch zu regeln sein wird die Frage, welche Kosten in die separaten Sparten umgelegt werden sollen und weitere Details. Vorgesehen ist, die notwendigen Bestimmungen in Zusammenarbeit mit dem VöV und den Transportunternehmen zu erarbeiten.

**Absatz 5:**

Entspricht teilweise dem Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c ADFV. Bei Seilbahnen wäre eine Trennung von Verkehr, Infrastruktur und Güterverkehr unverhältnismässig, daher wird für Seilbahnen auf eine Spartenaufteilung verzichtet. Ausnahmen sind bei denjenigen Seilbahnen vorgesehen, bei denen der Güterverkehr heute nicht als abgeltungsberechtigt anerkannt ist.

Diese Seilbahnen müssen den Güterverkehr weiterhin in einer separaten Sparte führen. Es handelt sich dabei nur um Einzelfälle.

Absatz 6:

Die Besteller können verlangen, dass die Erlösarten, insbesondere deren Aufteilung auf die Sparten, Linien und Strecken, nach von ihnen erlassenen Erhebungsvorschriften bestimmt und ausgewiesen werden.

Absatz 7:

Neue Bestimmung, entspricht der Praxis des BAV. Analog der Bestimmung Artikel 10 Absatz 2 KFEV müssen die Nebenerlöse mindestens die Grenzkosten decken. Decken sie die Grenzkosten wird ein positiver Deckungsbeitrag erzielt. Liegen die Erlöse dagegen unter den Grenzkosten wäre ein Verzicht auf die Tätigkeit vorteilhaft.

Absatz 8:

Während die REVO in Artikel 14 detaillierte Vorgaben zur Kostenartengliederung vorschreibt, sind die Vorgaben bezüglich der Aufteilung der Erlöse bescheiden. Erfahrungen zeigen, dass für eine seriöse Prüfung der Offerten detaillierte Angaben zu einzelnen Erlösarten, insbesondere einzelne Fahrausweisarten, notwendig sind. Die Bestimmung ist als "kann-Formulierung" ausgestaltet da auf eine Detaillierung verzichtet werden soll, wenn diese als nicht notwendig erscheint. Je nach den Ergebnissen der Anhörung wird dieser Punkt nochmals überprüft.

Absatz 9:

Die Kosten- und Leistungsrechnung ist ein Instrument der betriebswirtschaftlichen Führung eines Unternehmens. Da die Finanzierung der öffentlichen Hand sich nur auf einzelne Sparten bezieht, wird die Kosten- und Leistungsrechnung sinnvollerweise beigezogen, um die ungedeckten Kosten jeder Sparte und gegebenenfalls auch jeder Linie innerhalb der Sparte nachvollziehbar darzustellen. Das Departement regelt die Einzelheiten dazu in einer Verordnung. Dabei ist auch zu regeln, wie mit Differenzen zwischen Kostenrechnung und Finanzbuchhaltung umzugehen ist.

### **3. Kapitel: Bestellung und Abgeltung von weiteren Angeboten, Angebotsverbesserungen und Tarifierleichterungen**

#### **Art 30 Koordination**

Gemäss der Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 sollen Bestellungen der Kantone soweit möglich und sinnvoll mit der gemeinsamen Bestellung von Bund und Kantonen harmonisiert werden.

#### **Art. 31 Tarifierleichterungen**

Die Bestimmung legt fest, unter welchen Voraussetzungen Tarifierleichterungen bestellt werden können und dass den Transportunternehmen die entstehenden Einnahmehausfälle durch die Besteller der Tarifierleichterungen zu entschädigen sind.

#### **Art. 32 Einnahmehausfälle bei Tarifverbänden**

Der Artikel regelt unter welchen Bedingungen der Bund sich an Einnahmehausfällen von Tarifverbänden beteiligen kann.

#### **Art. 33 befristete Angebotserweiterungen**

Gemäss Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe b PBG sind die Transportunternehmen verpflichtet, Transporte auszuführen wenn der Transport mit dem Personal und den Transportmitteln möglich ist, die zur Bewältigung des normalen Verkehrs ausreichen. Liegt die Nachfrage über dem normalen Verkehr sind die daraus entstehenden Mehrleistungen durch die Verursacher der Mehrnachfrage zu bestellen und abzugelten, sofern ein Rückgriff auf den Verursacher möglich ist.

### **4. Kapitel: Finanzhilfen**

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

##### **Art. 34 – 37**

Die vier Artikel definieren das Vorgehen zur Erlangung einer Staatsgarantie für die Beschaffung von neuen Betriebsmitteln. Sie lehnen sich im Wesentlichen an das Vorgehen an, das nach ADFV für die Gewährung eines Darlehens der öffentlichen Hand nach Artikel 56 EBG zur Anwendung kam.

##### **Art. 34 Grundsatz**

Es wird auf Artikel 34 PBG Bezug genommen.

### **Art. 35 Voraussetzungen und Auflagen**

Dieser Artikel schildert die Voraussetzungen und die Auflagen, die von einem Transportunternehmen eingehalten werden müssen, um eine Staatsgarantie zu erhalten.

Absatz 1:

Die Staatsgarantie wird auf Investitionen beschränkt, die abgeltungsberechtigten Leistungen dienen und denen die Besteller nach Artikel 19 zugestimmt haben. Das BAV kann über allfällige Ausnahmen entscheiden.

Absatz 2:

Kompetenz des BAV, die Staatsgarantie von flankierenden Massnahmen im Verkehrsbereich abhängig zu machen.

### **Art. 36 Höhe und Dauer**

Eine Staatsgarantie ist in ihrer Höhe nicht fix, sondern ist immer an die Höhe des Fremdfinanzierungsanteils gekoppelt. Amortisationszahlungen des Transportunternehmens reduzieren damit die Höhe einer Staatsgarantie fortlaufend (Absatz 1). Ebenso orientiert sich die Dauer einer Garantiegewährung durch den Staat an den Restlaufzeiten der für die Investition beanspruchten Fremdkapitalanteile. Werden die letzten Fremdkapitalanteile einer Investition zurückbezahlt, verfällt die entsprechende Staatsgarantie (Absatz 2).

### **Art. 37 Zuständigkeit**

Verweist auf das BAV als zuständige Behörde und gibt für die Beantragung der Staatsgarantie eine Frist von 3 Monaten vor Beginn ihrer Wirksamkeit vor.

## **2. Abschnitt: Umwandlung oder Sistierung unverzinslicher Darlehen**

### **Art. 38 – 41**

Abschnitt 2 gibt dem Bund die Möglichkeit, zur Finanzierung von Investitionen bestehende rückzahlbare Darlehen gegenüber den Transportunternehmen in bedingt rückzahlbare umzuwandeln oder die Rückzahlung zu sistieren und regelt das Vorgehen dazu. Folgende Überlegungen und Gründe führten zu diesem Finanzhilfeeinstrument:

Das Finanzierungssystem des öffentlichen Verkehrs ist nicht darauf ausgerichtet, die Transportunternehmen bedeutende Gewinne erwirtschaften zu lassen. Das Modell der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten zielt auf Null-Ergebnisse. Leichte Abweichungen (meist aufgrund von exogenen Faktoren) sind zwar möglich, gleichen sich aber über die Jahre wieder aus. Die Schaffung von (Liquiditäts-)Reserven zur späteren Verwendung für grössere Investitionen ist damit in grösserem Rahmen kaum möglich. Zur Finanzierung ihrer Investitionen dienten den Transportunternehmen bisher in erster Linie Darlehen nach Artikel 56 EBG. In kleinerem Umfang konnten auch Abschreibungsmittel der Sparte Infrastruktur für Investitionen in der Sparte Verkehr verwendet werden. Mit dem Entschluss des Bundes, für Investitionen im Verkehr keine Darlehen nach Artikel 56 EBG zu gewähren und der zunehmend strikteren Trennung von Verkehr und Infrastruktur sind die Transportunternehmen auf Fremdfinanzierungen durch den Kapitalmarkt angewiesen. In der Zwischenzeit erwies sich dieser Umstand für die Transportunternehmen als problematisch, insbesondere bei Sanierungs- und Modernisierungsprogrammen beim Rollmaterial und bei Investitionen in Betriebsmittel, die aus Gläubigersicht mangels leichter Veräusserbarkeit keine geeignete Sicherheit darstellen (z.B. bei einem neuen Fahrgastinformationssystem). Aufgrund der besonderen Investitionen in einem praktisch wettbewerbslosen Umfeld ist es in solchen Fällen kaum möglich, Fremdkapital zu beschaffen. Ebenfalls kritisch ist die Situation bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial, bei dem das Transportunternehmen am Kapitalmarkt zwar Fremdkapital beschaffen können, die Konditionen jedoch meist unvorteilhaft sind. Dazu ist bei den meisten Transportunternehmen die Eigenkapitalbasis im Vergleich zu privatwirtschaftlichen Verhältnissen deutlich zu niedrig.

Mit der Trennung der Abschreibungsmittel in solche für den Infrastrukturbereich und in solche für den Verkehrsbereich verfügen die Transportunternehmen zukünftig über weniger Abschreibungsmittel, die für den Verkehrsbereich verwendet werden können. Und von diesen wird ein beträchtlicher Teil für die Rückzahlung der zinslosen aber rückzahlbaren Darlehen nach Artikel 56 EBG verwendet, die für Investitionen in Betriebsmittel der Sparte Verkehr gewährt worden sind. Seit 2001 gibt der Bund keine Darlehen mehr zur Finanzierung von Investitionen des Verkehrsbereichs (Fahrzeuge, Billetautomaten, Fahrgastinformationssysteme, Werkstätten etc.).

Aufgrund des stetigen Wachstums im öffentlichen Verkehr, der sich wandelnden Bedürfnisse bezüglich Komfort und Sicherheit sowie der technischen Entwicklung nimmt jedoch der hohe Bedarf an liquiden Mitteln zur Neubeschaffung von Betriebsmitteln bzw. bei Sanierungs- und Modernisierungsprogrammen laufend weiter zu. Verschärfend dazu kommt, dass teilweise bereits heute Nachholbedarf an Erneuerungsinvestitionen besteht. Es besteht die Gefahr, dass diese nicht oder nur beschränkt realisiert werden, was nebst der Einbusse an Komfort und angestrebtem Sicherheitsstandard längerfristig sogar die Existenz dieser Transportunternehmen in Frage stellen kann.

### *Sistierung von Darlehensrückzahlungen*

Durch eine vorübergehende Sistierung von Darlehensrückzahlungen kann den Transportunternehmen ein Instrument zur Verfügung gestellt werden, das ihnen sowohl bei Sanierungen und Modernisierungen von Rollmaterial als auch bei Neubeschaffungen hilft, Liquiditätsengpässe zu vermeiden. Aufgrund der bereits heute knappen Bundesmittel wird den betroffenen Transportunternehmen kein zusätzlicher Mittelzufluss über das jährliche Bestellverfahren gewährt (z.B. über eine Erhöhung der Abschreibungssätze), sondern ein Aufschub von Rückzahlungen bestehender Darlehen.

Es ist klar, dass mit einer Sistierung von Darlehensrückzahlungen die Liquiditätsengpässe der Transportunternehmen nicht endgültig gelöst werden können, da die Rückzahlung der Darlehen für die Transportunternehmen pendent bleibt und zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden muss. Entspannt sich die Liquiditätslage durch die Sistierung von Darlehen innert nützlicher Frist nicht ausreichend, könnte in einem weiteren Schritt immer noch eine Umwandlung von rückzahlbaren in bedingt rückzahlbare Darlehen vorgenommen werden.

Die vorübergehende Sistierung der Darlehensrückzahlung ist die einfachste und am schnellsten realisierbare Lösung zur Überbrückung der bestehenden Liquiditätsengpässe. Ausserdem hat diese Lösung aus Bundessicht den Vorteil, dass je nach Entwicklung der Liquiditätslage jederzeit auf die Rückzahlung der Darlehen zurückgekommen werden kann, z.B. wenn sich durch die Einführung einer Bundesgarantie die Liquiditätssituation wieder entschärfen würde. Ein weiterer Vorteil dieser Variante ist, dass sie nicht

ausgabenwirksam ist. Ausserdem hilft sie trotz der vom öV-Finanzierungssystem vorgegebenen engen Grenzen die wirtschaftliche Eigenverantwortlichkeit der Transportunternehmen hoch zu halten. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass es sich dabei nicht um ein nachhaltiges Instrument handelt, sondern eher um ein kurzfristig wirksames Notfallinstrument.

### *Umwandlung von rückzahlbaren in bedingt rückzahlbare Darlehen*

Eine formelle Umwandlung von rückzahlbaren in bedingt rückzahlbare Darlehen bedeutet faktisch einen Verzicht auf deren Rückzahlung. Damit handelt es sich um eine Ausweitung der Eignerrolle des Bundes, da bedingt rückzahlbare Darlehen faktisch wie Eigenkapital betrachtet werden können. Die flüssigen Mittel, die die Transportunternehmen sonst für die Rückzahlung der Darlehen verwenden müssten, können so für die Tätigkeit von Investitionen im Verkehrsbereich verwendet werden.

Gegenüber der Sistierung ist diese Variante etwas nachhaltiger, da sie nicht nur auf eine kurzfristige Liquiditätsverbesserung der Transportunternehmen abzielt. Andererseits ist sie etwas aufwändiger und unsicherer in der Umsetzung und lässt bei positiver Entwicklung der Liquidität eine Wiederaufnahme der Darlehensrückzahlungen nur schwer zu. Sie bedeutet auch eine Abkehr von der heutigen Praxis, wonach sich der Bund in der Finanzierung der Verkehrsinvestitionen nicht mehr engagiert.

### **Art. 38 Grundsatz**

Grundsatz und Mitwirkung der Kantone als Voraussetzung (ausser bei Investitionen im Fernverkehr).

### **Art. 39 Voraussetzungen und Auflagen**

Analog Artikel 35.

### **Art. 40 Zuständigkeit**

Verweist auf das BAV als zuständige Behörde und gibt für die Beantragung der Umwandlung eine Frist von 3 Monaten vor.

### **Art. 41 Umwandlungs- oder Sistierungsvereinbarung**

Übernommen von Artikel 33 ADFV und angepasst an Umwandlung und Sistierung von Darlehen. Darlehen ab 10 Millionen Franken können

ausserdem nur im Einvernehmen mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung umgewandelt oder sistiert werden.

### **3. Abschnitt: Beiträge und unverzinsliche Darlehen**

#### **Art. 42 – 47**

Abschnitt 2 gibt dem Bund die Möglichkeit, zur Förderung von neuartigen Lösungen sowie in anderen besonderen Fällen unverzinsliche Darlehen zu gewähren, sofern die Abschreibungsmittel dazu nicht ausreichen. Dabei wurden im Wesentlichen die Artikel 30-34 der ADFV übernommen.

#### **Art. 42 Grundsatz**

Einschränkung auf die Förderung von neuartigen Lösungen sowie anderen besonderen Fälle.

#### **Art. 43 Investitionen von Seilbahnen**

Bei den Seilbahnen wird gemäss Artikel 29 Absatz 5 auf eine Trennung des Verkehrs und der Infrastruktur in separate Sparten verzichtet. Die Kosten der Infrastruktur wird über die Abgeltung des regionalen Personenverkehr abgegolten. Entsprechend werden auch die Investitionen nicht in der KFEV sondern vorliegend in der ARPV geregelt.

#### **Art. 44 Voraussetzungen und Auflagen**

Übernommen von Artikel 31 ADFV und analog Artikel 35 ARPV, ergänzt mit der Nachweispflicht einer neuartigen Lösung oder eines sonstigen besonderen Falles.

#### **Art. 45 Form**

Übernommen von Artikel 32 ADFV. Die Verrechnung der Amortisationen mit den Abgeltungsbeträgen ist nicht mehr vorgegeben.

#### **Art. 46 Verkehrsinvestitionsvereinbarung**

Unverändert übernommen von Artikel 33 ADFV.

#### **Art. 47 Rückerstattungspflicht**

Die Rückerstattungspflicht wird auf die in Artikel 29 des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionengesetz) vorgesehenen Fälle beschränkt.

# Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs

(ARPV)

vom

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf die Artikel 30 Absatz 1 und 62 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) vom 20. März 2009,<sup>21</sup> und

gestützt auf Artikel 97 des Eisenbahngesetzes (EBG) vom 20. Dezember 1957<sup>22</sup>

gestützt auf Artikel 26 des Seilbahngesetzes (SebG) vom 23. Juni 2006<sup>23</sup>

*verordnet:*

## 1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

### Art. 1 Gegenstand

Diese Verordnung regelt:

- a. die Abgeltung der ungedeckten Kosten der von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Verkehrsangebote im regionalen Personenverkehr sowie das Bestellverfahren;
- b. die Bestellung von weiteren Angeboten, Angebotsverbesserungen und Tarifierleichterungen von Bund, Kantonen, Gemeinden oder Dritten;
- c. die Gewährung von Finanzhilfen.

### Art. 2 Empfänger von Abgeltungen

<sup>1</sup> Abgeltungen und Finanzhilfen nach dem 6. Abschnitt des PBG können Transportunternehmen erhalten, die Personen im Linienverkehr, im Bedarfsverkehr oder mit linienverkehrsähnlichen Fahrten auf der Basis einer Konzession nach Artikel 6 PBG oder auf der Basis eines Staatsvertrages befördern.

<sup>2</sup> Finanzhilfen nach dem 6. Abschnitt des PBG können auch an Unternehmen ausgerichtet werden, die auf vertraglicher Basis Aufgaben wahrnehmen, welche für die Tätigkeiten nach Absatz 1 unentbehrlich sind.

---

<sup>21</sup> SR ...

<sup>22</sup> SR 742.101

<sup>23</sup> SR 743.01

### **Art. 3** Ortsverkehr

Der gemäss Artikel 28 Absatz 2 PBG von Bundesleistungen ausgeschlossene Ortsverkehr umfasst Angebote, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Der Feinerschliessung dient eine Linie, wenn die Haltestellen in der Regel nicht mehr als 1,5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs entfernt sind und die Linie kurze Haltestellenabstände aufweist.

## **2. Kapitel: Abgeltung des regionalen Personenverkehrs**

### **Art. 4** Grundsatz

Abgeltungen im regionalen Personenverkehr werden für Linien entrichtet, die die Abgeltungsvoraussetzungen nach Artikel 6 erfüllen. Das bestellte Angebot auf einer Linie bestimmt sich in erster Linie aufgrund der Nachfrage.

### **Art. 5** Begriffe

<sup>1</sup> Der regionale Personenverkehr umfasst den Personenverkehr innerhalb einer Region, eingeschlossen die Groberschliessung von Ortschaften, sowie den Personenverkehr mit benachbarten, auch ausländischen Regionen.

<sup>2</sup> Als Linie gelten alle durchgehende Kurse mit gleichem Anfangs- und Endpunkt, eingeschlossen Verstärkungs-, Früh- und Spätkurse auf Teillinien. Als Anfangs- und Endpunkt gelten auch Knotenpunkte und Punkte, an denen die Erschliessungsfunktion ändert. Angebote mit unterschiedlicher Erschliessungsfunktion auf derselben Strecke gelten je als eigene Linie.

## **1. Abschnitt: Abgeltungsvoraussetzungen**

### **Art. 6**

<sup>1</sup> Ein Angebot des regionalen Personenverkehrs wird gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten, sofern:

- a. die Linien eine Erschliessungsfunktion nach Artikel 5 der Verordnung vom ... über die Personenbeförderung (VPB)<sup>24</sup> haben;
- b. die Linien nicht bereits erschlossene Ortschaften oder Ortsteile bedienen (Mehrfachbedienung), es sei denn, sie stellen eine wichtige zusätzliche Verkehrsverbindung dar;
- c. bei im Ausland liegenden Linienabschnitten das Angebot überwiegend schweizerischem Verkehr dient;
- d. die Linie ganzjährig betrieben wird;
- e. die Nachfrage im Teilstück mit der höchsten Querschnittsbelastung nach Artikel 8 mindestens 32 Personen pro Tag beträgt;
- f. eine minimale Wirtschaftlichkeit der Linie gegeben ist;

---

<sup>24</sup> SR ...

- g. die Vorgaben der Besteller betreffend die Qualität und Sicherheit des Verkehrsangebotes sowie die Stellung der Beschäftigten, bei Fehlen von Vorgaben die Mindeststandards gemäss Artikel 18 PBG eingehalten werden;
  - h. der direkte Verkehr nach Artikel 16 des PBG gewährleistet ist.
- 2 Die Kantone können betreffend die Erfüllung der Erschliessungsfunktion für ihr Gebiet eine höhere Mindestzahl der ständigen Einwohner in einer Ortschaft festlegen, als in Artikel 5 Absatz 2 VPB vorgesehen ist.
- 3 Das Bundesamt legt in Richtlinien die Voraussetzungen für die minimale Wirtschaftlichkeit von Linien fest; es berücksichtigt dabei die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden und die Kennzahlen nach Artikel 20. Die Voraussetzungen werden periodisch überprüft und den aktuellen Gegebenheiten angepasst.
- 4 Nach Anhörung der Kantone entscheidet das Bundesamt, ob die Voraussetzungen für eine gemeinsame Abgeltung einer Linie erfüllt sind. In begründeten Ausnahmefällen kann das Bundesamt der gemeinsamen Abgeltung einer Linie auch zustimmen, wenn nicht alle Voraussetzungen nach Absatz 1 erfüllt sind.

## **2. Abschnitt: Angebot im regionalen Personenverkehr**

### **Art. 7 Angebot**

- 1 Bund und Kantone bestellen das Angebot gemeinsam aufgrund der Nachfrage.
- 2 Werden auf einem Teilstück durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert, so stellen Bund und Kantone eine Mindesterschliessung mit vier Kurspaaren sicher.
- 3 Werden auf einem Teilstück einer Linie durchschnittlich mehr als 500 Personen pro Tag befördert, so wird ein durchgehender Studentakt mit 18 Kurspaaren angeboten.
- 4 Das Angebot kann über den Studentakt hinaus verdichtet werden, wenn:
- a. dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist und soweit eine genügende Auslastung vorliegt;
  - b. es die Ziele der Raumordnung oder des Umweltschutzes verlangen, namentlich wenn sich dadurch wesentliche zusätzliche Marktpotentiale erschliessen lassen.
- 5 Vom Angebotsumfang nach den Absätzen 2-4 kann abgewichen werden, wenn die betrieblichen Rahmenbedingungen und die Kostensituation einer Linie dies rechtfertigen.
- 6 Bei Seilbahnen, Fahrten auf Verlangen, Bedarfsverkehr, Sammelfahrten oder Anlagen mit automatischem Betrieb bestellen Bund und Kantone das Angebot aufgrund der Betriebszeiten sowie unter Berücksichtigung der jeweiligen Produktionsbedingungen und Kostensituation.
- 7 Angebote, die über den Angebotsumfang nach den Absätzen 2-4 und 6 hinausgehen, werden vom Bund nicht abgegolten.
- 8 Bund und Kantone können mit einem Transportunternehmen eine feste Entschädigung vereinbaren, wenn:

- a. eine neue Linie eingerichtet werden soll;
- b. es für die öffentliche Hand aus anderen Gründen von Vorteil ist.

#### **Art. 8** Ermittlung der Nachfrage

<sup>1</sup> Die Nachfrage wird aufgrund der Querschnittsbelastung in der Verkehrsperiode von Montag bis Freitag ermittelt. Das Bundesamt kann in besonderen Fällen Ausnahmen bewilligen.

<sup>2</sup> Die Querschnittsbelastung eines Teilstücks einer Linie entspricht dem Quotienten aus der Gesamtzahl der Passagiere, die auf dem Teilstück in beiden Richtungen innerhalb eines Jahres in der Verkehrsperiode Montag bis Freitag befördert werden, und der Jahressumme der Verkehrstage in der entsprechenden Verkehrsperiode.

#### **Art. 9** Qualität der Angebote

<sup>1</sup> Der Bund und die Kantone können gemeinsam ein schweizweites System zur Messung der Qualität von Angeboten und Leistungen der Transportunternehmen im Regionalverkehr schaffen.

<sup>2</sup> Die Besteller können von den Transportunternehmen verlangen, dass diese die Qualität ihrer Angebote und Leistungen für den Regionalverkehr messen, auswerten und dokumentieren sowie allenfalls im Rahmen der Angebotsvereinbarung verbessern.

#### **Art. 10** Tarifausgleich

Bund und Kantone sorgen dafür, dass die Tarife für gleichwertige bestellte Verkehrsangebote im ganzen Land ungefähr gleich sind. Höhere Produktionskosten in geographisch oder aus anderen Gründen benachteiligten Landesgegenden dürfen nicht zu wesentlich höheren Tarifen führen.

### **3. Abschnitt: Bestellverfahren**

#### **Art. 11** Ablauf, Termine

<sup>1</sup> Das Bestellverfahren wird für eine Fahrplanperiode, in der Regel für zwei Jahre, durchgeführt.

<sup>2</sup> Das Bundesamt gibt den Kantonen und den Transportunternehmen die Termine der einzelnen Phasen des Bestellverfahrens bekannt. Es trägt dabei der Zeit, die für die kantonale Entscheidungsverfahren notwendig ist angemessen Rechnung.

<sup>3</sup> Das Bundesamt und die Kantone sorgen für die Koordination von Fahrplanverfahren und Bestellverfahren. Die Kantone hören die interessierten Kreise im Verlaufe des Bestellverfahrens an und berücksichtigen deren Anträge angemessen.

#### **Art. 12** Koordination zwischen Bundesamt und Kanton beim Bestellverfahren

<sup>1</sup> Bundesamt und Kantone führen das Bestellverfahren gemeinsam durch. Sie koordinieren ihre Tätigkeiten.

<sup>2</sup> Die Kantone sind insbesondere bei der Festlegung des Angebotes, bei der Offertprüfung und bei Verhandlungen mit den Transportunternehmen sowie bei der Festlegung und Überprüfung der Leistungsqualität federführend.

<sup>3</sup> Das Bundesamt unterstützt die Kantone bei der Offertprüfung, insbesondere mittels Kennzahlenvergleichen. Es sorgt unter Wahrung der Anonymität für den Austausch von Informationen unter den Kantonen, soweit diese für die Offertprüfung wesentlich sind.

<sup>4</sup> Es achtet bei der Bestellung auf die Gesamtkoordination des öffentlichen Verkehrs.

#### **Art. 13** Regionale Zusammenarbeit

Bund, Kantone und Transportunternehmen schaffen geeignete Organisationen zur rechtzeitigen regionalen Koordination der Angebote, deren Einpassung in den übergeordneten Verkehr und die übrigen mit dem Bestellverfahren zusammenhängenden Fragen. Sie führen auch ausserhalb des Bestellverfahrens einen dauernden Austausch über die Weiterentwicklung der Angebote. Andere Betroffene sind in geeigneter Weise einzubeziehen.

#### **Art. 14** Finanzielle Vorgaben

<sup>1</sup> Der Bundesrat stellt die für den regionalen Personenverkehr einzusetzenden Mittel ein:

- a. im Entwurf für den jährlichen Voranschlag;
- b. in der mehrjährigen Finanzplanung.

<sup>2</sup> Das Bundesamt teilt die Mittel den Kantonen in Fortschreibung der bisherigen Leistungen des Bundes zu. Es kann dabei auch den effektiven Bedarf berücksichtigen. Soweit nach der Zuteilung auf die Kantone noch Mittel verfügbar sind, setzt sie das Bundesamt für Angebote ein, die den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr erhöhen.

#### **Art. 15** Zinssatz Eigenkapitalverzinsung

Das Bundesamt teilt denjenigen Transportunternehmen, denen im Rahmen der Genehmigung von Investitionen nach Artikel 19 eine Verzinsung des Eigenkapitals zugestanden wurde, spätestens 12 Monate vor Beginn einer Fahrplanperiode den für die Offerte zur Anwendung gelangenden Zinssatz mit. Als Zinssatz für die Offertstellung gilt der 10-Jahres-Kassazinssatz der Obligationen der Eidgenossenschaft zum Zeitpunkt der Mitteilung.

### **4. Abschnitt: Offerten**

#### **Art. 16** Offertstellung

<sup>1</sup> Nach Konsultation des Bundesamtes informieren die Kantone die Transportunternehmen spätestens 12 Monate vor Beginn einer Fahrplanperiode über die für den regionalen Personenverkehr bereitgestellten Mittel und fordern sie zur Offertstellung auf. Sie teilen ihnen gleichzeitig mit, wie das Angebot verändert werden soll. Bei regional tätigen Transportunternehmen koordinieren die Kantone ihre Vorgaben.

<sup>2</sup> In der Aufforderung zur Offertstellung wird gegebenenfalls auf die Pflicht hingewiesen eine Zielvereinbarung nach dem 6. Abschnitt abzuschliessen oder weiterzuführen. Die Transportunternehmen erstellen ihre Offerten gegebenenfalls aufgrund der Zielvereinbarungen.

<sup>3</sup> Soll ein Verkehrsangebot nach dem Willen der Besteller so geändert werden, dass ein Transportunternehmen sein Betriebskonzept von Grund auf überarbeiten muss, so ist dieses spätestens drei Jahre vor dem gewünschten Inkrafttreten einer neuen Angebotsvereinbarung zur Offertstellung aufzufordern.

<sup>4</sup> Die zur Offertstellung aufgeforderten Transportunternehmen haben den Bestellern innert Monatsfrist mitzuteilen, wenn sie keine Offerte erstellen wollen.

<sup>5</sup> Die Besteller können von den Transportunternehmen vor dem Einreichen der Offerten Richtofferten verlangen. Die Richtofferten dienen der Angebotsplanung und sind nicht verbindlich.

### **Art. 17** Offerteinreichung

<sup>1</sup> Die Offerte für die nachfolgende Fahrplanperiode ist den Bestellern im letzten Jahr einer Fahrplanperiode nach Vorliegen der Ist-Betriebskosten- und Leistungsrechnung des Vorjahres, spätestens jedoch Ende April, einzureichen.

<sup>2</sup> Die Offerte ist nach Linien zu gliedern. Nach Vorgabe der Besteller sind mehrere Linien in einer Offertlinie zusammen zu fassen.

<sup>3</sup> Die Offerte muss enthalten:

- a. eine qualitative und quantitative Umschreibung des Angebotskonzeptes;
- b. je eine verbindliche Planrechnung für die einzelnen Jahre der Fahrplanperiode;
- c. Begründungen für Abweichungen gegenüber bisherigen Planungen und gegenüber der letzten Jahresrechnung;
- d. eine mittelfristige Planrechnung;
- e. eine Investitionsplanung;
- f. bei Eisenbahnlinien die Berechnung der Trassenpreise pro Linie;
- g. eine Übersicht über die eingesetzten Fahrzeuge;
- h. die Indikatoren zur Berechnung der Kennzahlen der einzelnen Jahre der Fahrplanperiode;
- i. die Fahrpläne der Fahrplanperiode;
- j. Angaben zum Verkauf, zu den Verkaufsstellen und deren Bedienung und zum Angebot von Transport von Reisegepäck;
- k. Angaben zum Tarifsystem und Tarifniveau.

<sup>4</sup> Die Besteller können weitere Unterlagen verlangen, insbesondere Nachweise zur Qualität der Leistungserbringung, zu den Anstellungsbedingungen des Personals und zum dem Stand der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes<sup>25</sup>.

<sup>5</sup> Die Unterlagen können in elektronischer Form eingereicht werden. Die Offerte ist in jedem Fall mit rechtsgültiger Unterschrift einzureichen.

---

<sup>25</sup> SR 151.3

## **Art. 18** Prüfung der Offerten

<sup>1</sup> Ist eine Offerte nicht befriedigend, so können die Besteller das Transportunternehmen zur Einreichung weiterer Offertvarianten auffordern.

<sup>2</sup> Gibt es bei den Kennzahlen erhebliche, vom Transportunternehmen nicht hinreichend begründete Unterschiede gegenüber anderen Transportunternehmen mit vergleichbaren Verhältnissen, so können die Kantone eine Prüfung durch das Bundesamt verlangen.

<sup>3</sup> Das Bundesamt hört für die Prüfung die beteiligten Kantone und die betroffenen Transportunternehmen an. Es berücksichtigt bei der Prüfung insbesondere unterschiedliche Finanzierungskosten der Investitionen. Lassen sich die abweichenden Kennzahlen nicht rechtfertigen, so fordert es das Transportunternehmen zu einer Anpassung der Offerte an das Niveau der Kennzahlen vergleichbarer Transportunternehmen auf.

## **Art. 19** Investitionen

<sup>1</sup> Die Besteller entscheiden, ob Investitionsfolgekosten für die Offertstellung und eine allfällige Angebotsvereinbarung als anrechenbare Kosten angerechnet werden können.

<sup>2</sup> Die Besteller können verlangen, dass die Mittel aus einer allfälligen Eigenkapitalverzinsung durch den Verzicht einer Ausschüttung den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital erhöhen.

<sup>3</sup> Wird bei einer Betriebsmittelübertragung nach Artikel 28 das speziell für die Finanzierung dieser Betriebsmittel aufgenommene Fremdkapital nicht mit allen Rechten und Pflichten übertragen, sind dem bisherigen Transportunternehmen mindestens der Bilanzwert sowie gegenüber dem Darlehensgeber nicht abgesicherte Ausstiegskosten zu güten.

## **Art 20** Kennzahlensystem

Das Bundesamt berechnet aufgrund der Offerten und der Ist-Kosten- und Leistungsrechnung Kennzahlen über die einzelnen Linien. Kennzahlen und Indikatoren werden den Kantonen und den Transportunternehmen in geeigneter Form zur Verfügung gestellt.

# **5. Abschnitt: Angebotsvereinbarungen**

## **Art. 21** Abschluss von Angebotsvereinbarungen

<sup>1</sup> Nehmen die Besteller eine Offerte an, so schliessen sie mit dem Transportunternehmen eine Angebotsvereinbarung ab. Eine Angebotsvereinbarung kommt zu Stande, wenn alle Besteller die Offerte angenommen haben. Das Transportunternehmen teilt den Bestellern innerhalb von 14 Tagen das Zustandekommen mit.

<sup>2</sup> Die Transportunternehmen haben keinen Rechtsanspruch auf eine Bestellung.

<sup>3</sup> Die Besteller können den Abschluss einer Angebotsvereinbarung vom Vorliegen einer rechtsgültigen Zielvereinbarung nach dem 6. Abschnitt abhängig machen.

<sup>4</sup> Die Angebotsvereinbarung gilt für eine Fahrplanperiode.

<sup>5</sup> Die für das zweite Jahr und allenfalls weitere Jahre einer Fahrplanperiode vereinbarten Abteilungen des Bundes stehen unter dem Vorbehalt der Budgetgenehmigung durch die eidgenössischen Räte.

#### **Art. 22** Vorbehalte

<sup>1</sup> In begründeten Fällen können Angebotsvereinbarungen mit dem Vorbehalt versehen werden, dass der effektive Umfang der Leistungserbringung nachkalkuliert wird. Das Bundesamt muss der Aufnahme von Vorbehalten zustimmen.

<sup>2</sup> Eine allfällige Rückerstattung der Transportunternehmen wird mit den Abteilungen der folgenden Periode verrechnet.

<sup>3</sup> Eine Nachzahlung des Bundes ist ausgeschlossen.

#### **Art. 23** Nachverhandlungen

<sup>1</sup> Ergeben sich nach Abschluss der Angebotsvereinbarungen, aber vor ihrem Inkrafttreten wichtige neue Tatsachen, namentlich eine Änderung des Fahrplans im internationalen Verkehr, so ist eine Nachverhandlung über die Vereinbarungen durchzuführen.

<sup>2</sup> Anpassungen der Angebotsvereinbarungen für das zweite Fahrplanjahr und allenfalls weitere Fahrplanjahre einer Fahrplanperiode sind nur bei von den Transportunternehmen nicht beeinflussbaren Umständen und nur bei Zustimmung aller Besteller möglich.

## **6. Abschnitt: Zielvereinbarungen**

#### **Art. 24** Inhalt der Zielvereinbarung

<sup>1</sup> In Zielvereinbarungen werden mindestens festgelegt:

- a. Ziele wie Abteilungs-, Angebots-, Kosten-, Ertrags- und Qualitätsziele;
- b. Gründe, in welchen Fällen eine Zielvereinbarung angepasst werden kann;
- c. Regelungen des Controllings sowie des Berichtwesens;
- d. Massnahmen für den Fall, dass die Ziele nicht erreicht werden.

In separaten Teilen der Zielvereinbarungen können auch Ziele für Linien des nicht abteilungsberechtigten Verkehrs aufgenommen werden.

<sup>2</sup> Zielvereinbarungen werden mindestens für zwei Fahrplanperioden, längstens aber bis zum Konzessionsablauf der in der Zielvereinbarung aufgeführten Linien abgeschlossen. Bei Transportunternehmen, deren Konzessionen zu unterschiedlichen Zeitpunkten ablaufen, können mehrere Zielvereinbarungen abgeschlossen werden.

<sup>3</sup> Zielvereinbarungen kommen zu Stande, wenn das Transportunternehmen, der Bund und die beteiligten Kantone zugestimmt haben. Die Kantone dürfen mit den Transportunternehmen keine diesen Zielvereinbarungen zuwiderlaufende Vereinbarungen abschliessen.

<sup>4</sup> Die Transportunternehmen erstellen ihre Offerten aufgrund der abgeschlossenen Zielvereinbarung.

#### **Art. 25** Bonus-Malus-System

<sup>1</sup> In der Zielvereinbarung kann ein Bonus-Malus-System vereinbart werden.

<sup>2</sup> Bonus-Malus-Systeme dürfen die Transportunternehmen nicht in ihrem Bestand gefährden.

<sup>3</sup> Das Transportunternehmen muss die Bonuszahlung als ausserordentlichen Ertrag verbuchen. Der Ertrag wird der freien Reserve gutgeschrieben. Die Verwendung der finanziellen Mittel aus der Bonuszahlung bedarf der Zustimmung der Besteller, sofern diese zu einer Erhöhung der abgeltungsberechtigten Kosten führt.

<sup>4</sup> Das Transportunternehmen muss die Maluszahlung als ausserordentlichen Aufwand verbuchen. Der Aufwand wird der freien Reserve belastet.

#### **Art. 26** Operative Führung

Bevor eine Zielvereinbarung erstellt wird einigen sich die Besteller auf einen Kanton, der die operative Führung übernimmt. Können sich die Kantone darüber nicht einigen, entscheidet das Bundesamt.

### **7. Abschnitt: Ausschreibungen**

#### **Art. 27** Ausschreibung

<sup>1</sup> Aufträge für bestimmte Verkehrsleistungen können unter den dafür geeigneten Transportunternehmen ausgeschrieben werden, wenn:

- a. grössere Veränderungen geplant sind, die mehrere Linien betreffen;
- b. die Offerten eines bestimmten Transportunternehmens nicht befriedigen.

<sup>2</sup> Sie können generell in bestimmten Zeitabständen ausgeschrieben werden, wenn dies der Kanton vorsieht.

#### **Art. 28** Übertragung der Aufgabe auf ein anderes Unternehmen

<sup>1</sup> Die Besteller können eine Aufgabe gegen den Willen des bisher damit betrauten Transportunternehmens nur einem anderen übertragen, wenn sich für sie längerfristige Vorteile ergeben.

<sup>2</sup> Das neu beauftragte Transportunternehmen muss von der bisherigen eigens für das betreffende Verkehrsangebot angeschaffte Betriebsmittel zum Bilanzwert übernehmen, wenn diese es verlangt und die Beschaffung seinerzeit von Bund und Kantonen genehmigt worden oder vor dem 1. Januar 1996 erfolgt ist. Die Übertragung von Betriebsmittel kann auch verlangen, wer für die Anschaffung Finanzhilfen gewährt hat. Allfällige Darlehen sind abzulösen.

<sup>3</sup> Das neu beauftragte Transportunternehmen muss, soweit es die betrieblichen Umständen erlauben, die für das betreffende Verkehrsangebot notwendigen, zusätzlichen Stellen den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern des bisherigen Unternehmens zu üblichen Bedingungen anbieten.

<sup>4</sup> Erklärt das bisherige Transportunternehmen, das Angebot ohne Abgeltung weiterzuführen, so kann für die betreffende Linie keine neue Angebotsvereinbarung abgeschlossen werden.

## **8. Abschnitt: Rechnungswesen**

### **Art. 29** Betriebskosten- und Leistungsrechnung

<sup>1</sup> Die Transportunternehmen, die abgeltungsberechtigte Leistungen anbieten, müssen neben ihrer Finanzrechnung eine Betriebskosten- und Leistungsrechnung in Form einer Spartenrechnung führen.

<sup>2</sup> Das Bundesamt kann schweizerische Transportunternehmen, die eine einzige Linie betreiben, und ausländische Transportunternehmen von der Pflicht zur Führung einer Betriebskosten- und Leistungsrechnung befreien, sofern sich die ungedeckten Kosten des regionalen Personenverkehrs einwandfrei nachweisen lassen.

<sup>3</sup> Die Spartenrechnung dient dazu, Kosten und Erlöse des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs pro Linie nachvollziehbar auszuweisen. Dazu sind neben der Sparte regionaler Personenverkehr die weiteren Tätigkeiten des Unternehmens in eigenen Sparten abzubilden.

<sup>4</sup> Die Besteller können von den Transportunternehmen verlangen, den Verkauf und Distribution als eigene, abgeltungsberechtigte Sparte zu führen.

<sup>5</sup> Bei Seilbahnen bilden regionaler Personenverkehr, Infrastruktur und Güterverkehr eine gemeinsame Sparte. Über Ausnahmen entscheidet das Bundesamt.

<sup>6</sup> Über die Zuordnung von Angeboten, Erlösen und Nebenerlösen zu abgeltungsberechtigten Sparten entscheidet das Bundesamt.

<sup>7</sup> Leistungen von geringem Umfang, die mit Ressourcen des regionalen Personenverkehrs für Dritte erbracht werden, können als Nebenerlöse in der Sparte regionaler Personenverkehr geführt werden. Sie müssen mindestens die Grenzkosten decken.

<sup>8</sup> Die Besteller können von den Transportunternehmen verlangen, die Erlöse pro Linie nach den wichtigsten Fahrausweisarten aufzuteilen.

<sup>9</sup> Das Departement regelt die Details über die Führung der Betriebskosten- und Leistungsrechnung und macht insbesondere Vorgaben zur Verteilung gemeinsamer Kosten und Erlösen zwischen den Sparten.

## **3. Kapitel: Bestellung und Abgeltung von weiteren Angeboten, Angebotsverbesserungen und Tarifierleichterungen**

### **Art. 30** Koordination

Bei der Bestellung von Angeboten ohne Beteiligung des Bundes haben die Besteller die Koordination mit dem gemeinsam von Bund und Kanton bestellten Angebot sicherzustellen.

#### **Art. 31** Tarifierleichterungen

Tarifierleichterungen können bestellt und abgegolten werden, wenn sie geeignet sind, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die Besteller von Tarifierleichterungen entschädigen den Transportunternehmen die Einnahmehausfälle.

#### **Art. 32** Einnahmehausfälle bei Tarifverbänden

<sup>1</sup> Der Bund kann sich an Einnahmehausfällen von Tarifverbänden im Rahmen der gemeinsamen Bestellung von Angeboten des regionalen Personenverkehrs beteiligen, sofern:

- a. bei der Einführung eines Tarifverbandes die Einnahmehausfälle der Sparte regionaler Personenverkehr separat ermittelt werden, um eine Quersubventionierung zwischen den Sparten zu verhindern;
- b. zwischen den Transportunternehmen eine nachfrageabhängige Einnahmenverteilung auf der Basis von Personenkilometer und Anzahl Einsteiger vereinbart wird;
- c. die Tarifmassnahmen für den Kunden eine Vereinfachung im Sinne einer Koordination innerhalb des öV-Gesamtangebotes bedeuten;
- d. besondere, spartenübergreifende Investitionen für Tarifverbände separat finanziert werden.

#### **Art. 33** Befristete Angebotserweiterungen

Befristete Angebotserweiterungen zur Bewältigung von Verkehr, der das Mass des normalen Verkehrs nach Artikel 12 PBG übersteigt, sind grundsätzlich durch die Verursacher zu bestellen und zu bezahlen.

### **4. Kapitel: Finanzhilfen**

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

#### **Art. 34** Grundsatz

Für die Finanzierung von Investitionen im regionalen Personenverkehr kann der Bund im Rahmen der bewilligten Kredite eine Staatsgarantie gewähren.

#### **Art. 35** Voraussetzungen und Auflagen

<sup>1</sup> Staatsgarantien werden für Investitionen gewährt, die abgeltungsberechtigten Leistungen dienen und bei denen die Besteller der Anrechenbarkeit der Folgekosten gemäss Artikel 19 zugestimmt haben. Über Ausnahmen entscheidet das Bundesamt

<sup>2</sup> Der Bund kann die Gewährung der Staatsgarantie von flankierenden Massnahmen im Verkehrsbereich abhängig machen.

#### **Art. 36** Höhe und Dauer

<sup>1</sup> Staatsgarantien werden im Umfang der jeweiligen Fremdfinanzierungsanteile gewährt. Sie reduzieren sich entsprechend der Reduktion des Fremdkapitalsanteils

durch Rückzahlungen. In Zweifelsfällen entscheidet das Bundesamt über die Höhe der verbleibenden effektiven Staatsgarantie.

<sup>2</sup> Die Dauer der Garantiegewährung bemisst sich an den Restlaufzeiten der für die Investition beanspruchten Fremdkapitalanteile.

#### **Art. 37**            Zuständigkeit

<sup>1</sup> Die Staatsgarantie wird durch das Bundesamt erteilt.

<sup>2</sup> Sie ist mindestens drei Monate vor der beantragten Geltung zu beantragen.

## **2. Abschnitt:    Umwandlung und Sistierung rückzahlbarer Darlehen**

#### **Art. 38**            Grundsatz

<sup>1</sup> Zur Finanzierung von Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen im regionalen Personenverkehr kann der Bund rückzahlbare Darlehen in bedingt rückzahlbare Darlehen umwandeln oder deren Rückzahlung sistieren.

<sup>2</sup> Die Umwandlung oder Sistierung von Darlehen gemäss Artikel 34 Absatz 3 PBG der Darlehen des Bundes setzt eine entsprechende Umwandlung oder Sistierung der Darlehen der Kantone voraus.

#### **Art. 39**            Voraussetzungen und Auflagen

Darlehensumwandlungen oder Sistierungen von Rückzahlungen werden für Investitionen gewährt, die abgeltungsberechtigten Leistungen dienen und bei denen die Besteller der Anrechenbarkeit der Folgekosten gemäss Artikel 19 zugestimmt haben. Über Ausnahmen entscheidet das Bundesamt.

#### **Art. 40**            Antragsstellung

Die Umwandlung ist spätestens drei Monate zum Voraus beim Bundesamt zu beantragen.

#### **Art. 41**            Umwandlungs- oder Sistierungsvereinbarung

<sup>1</sup> Das Bundesamt, die beteiligten Kantone und das Transportunternehmen schliessen eine Umwandlungs- oder Sistierungsvereinbarung ab. Darin legen sie die damit verbundenen Auflagen fest.

<sup>2</sup> Ist das Darlehen grösser als 10 Millionen so holt das BAV das Einverständnis der Eidgenössischen Finanzverwaltung ein.

## **3. Abschnitt: Beiträge und unverzinsliche Darlehen**

#### **Art. 42**            Gewährung von Beiträgen und Darlehen

Zur Förderung von neuartigen Lösungen sowie in anderen besonderen Fällen kann der Bund im Rahmen der bewilligten Kredite Beiträge und unverzinsliche Darlehen gewähren, soweit die Abschreibungsmittel für die Finanzierung nicht ausreichen.

**Art. 43** Investitionen von Seilbahnen

Für Investitionen von Seilbahnen kann der Bund im Rahmen der bewilligten Kredite unverzinsliche Darlehen und Beiträge nach dem 6. Kapitel des EBG gewähren, soweit die Investitionen nicht aus Abschreibungsmittel finanziert werden können.

**Art. 44** Voraussetzungen und Auflagen

<sup>1</sup> Investitionsbeiträge werden nur für Investitionen gewährt, die abteilungsberechtigten Leistungen dienen und bei denen die Besteller der Anrechenbarkeit der Folgekosten gemäss Artikel 19 zugestimmt haben. Über Ausnahmen entscheidet das Bundesamt.

<sup>2</sup> Der Bund kann seine Leistungen von flankierenden Massnahmen im Verkehrsbereich abhängig machen.

**Art. 45** Form der Investitionsbeiträge

<sup>1</sup> Die Investitionsbeiträge werden in Form von rückzahlbaren, unverzinslichen Darlehen, für nicht aktivierbare Baukosten in Form von à-fonds-perdu-Beiträgen gewährt.

<sup>2</sup> Der Bund kann sich auch am Gesellschaftskapital des Transportunternehmens beteiligen.

<sup>3</sup> Das Transportunternehmen muss die Amortisationen in ihren Planrechnungen berücksichtigen.

<sup>4</sup> Die Errichtung von Pfandrechten bleibt vorbehalten.

**Art. 46** Verkehrsinvestitionsvereinbarung

<sup>1</sup> Das Bundesamt, die beteiligten Kantone und das Transportunternehmen schliessen eine Investitionsvereinbarung ab. Darin legen sie Art und Umfang der Finanzhilfen und die damit verbundenen Auflagen fest.

<sup>2</sup> Bezahlen Bund oder Kantone die Tranchen der Investitionsbeiträge nicht innerhalb von 60 Tagen nach deren Fälligkeit, so schulden sie dem Transportunternehmen von diesem Zeitpunkt an einen Verzugszins von jährlich 5 Prozent.

**Art. 47** Rückerstattungspflicht

Das Bundesamt verlangt die Rückzahlung der Darlehen zusätzlich zur vereinbarten Rückzahlung in den von Artikel 29 des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz)<sup>26</sup> vorgesehenen Fällen.

## **5. Kapitel: Schlussbestimmungen**

**Art. 48** Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2010 in Kraft.

---

<sup>26</sup> SR 616.1

## Erläuterungen zur KFEV

### **Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV)**

#### **Allgemeine Bemerkungen**

- RÖVE hat die Finanzierungsregeln für den öffentlichen Personenverkehr und die Eisenbahninfrastruktur getrennt, erstere sind im neuen PBG zu finden, zweiteere finden sich am bisherigen Ort im EBG, mussten aber teilweise neu formuliert und auf die Infrastruktur ausgerichtet werden. Dementsprechend ist auf Verordnungsstufe der Inhalt der ADFV aufzuteilen. Diese Funktion übernimmt die VFK, zudem werden die bisher in VKE und VUE geregelten Fragen zur Infrastrukturkonzession darin integriert und dabei gestrafft.
- Die Neuerungen für die Sparte Infrastruktur betreffen in erster Linie die Finanzierung der Infrastruktur und damit verbundenen Prozesse (Abschnitte 4 bis 6). In Sachen Konzessionen (3. Abschnitt) und Naturschäden (7. Abschnitt) sind fast keine materiellen Änderungen vorgesehen.
- Es wird auf eine eigene Verordnung zum SBB-Gesetz verzichtet. Stattdessen wird eine weiter gehende Gleichbehandlung angestrebt. So müssen die SBB dem Bundesamt mehr Unterlagen zur Verfügung stellen, während für die Privatbahnen neu eine Zielorientierung analog LV SBB gelten soll.
- Abgeltung und Darlehen sollen jetzt einheitlich für eine bestimmte Zeitdauer gewährt werden, das heisst, alle Kantone müssten in Zukunft die Programmfinanzierung anwenden (Art. 16).
- Das Gesetz schreibt keinen Verpflichtungskredit für die Darlehen nach Art. 56 EBG mehr vor. Es wird zu entscheiden sein, ob für die Nachfolge des 9. Rahmenkredits ein neuer Rahmenkredit oder ein Zahlungsrahmen beantragt wird. Sinnvollerweise werden dabei, wie bei der SBB, die Abgeltungen für die Infrastruktur mit einbezogen.
- Wir wenden einen erweiterten Controlling-Begriff an: Planung, Kontrolle und Steuerung. Voraussetzung für ein wirksames Controlling ist die Verfügbarkeit der erforderlichen Informationen. Die Verordnung verschafft juristische Grundlagen für mehr Transparenz.

#### **Steuerung**

Vorgaben der Besteller  
Allenfalls Sanktionen  
Korrekturmassnahmen

#### **Planung = Bestellverfahren**

Offerten der TU  
Offertprüfung  
Verhandlungen, Vereinbarung Zielwerte  
Bestellung

#### **Kontrolle**

Prüfung der Leistungserbringung  
und Zielerreichung

## **1. Abschnitt: Anwendungsbereich**

**Art. 1:** Die Verordnung bezieht sich auf das mit RÖVE revidierte Eisenbahngesetz (SR 742.101).

## **2. Abschnitt: Unterstellung unter das Eisenbahngesetz**

**Art. 2:** Unterstellung unter das Eisenbahngesetz gemäss Art. 1 Abs. 1 Bst. a. Neu ist die Präzisierung betreffend ausländische Bahnunternehmen (Abs. 3), denen ein entsprechender Staatsvertrag für den Betrieb genügt. Damit wird unterstrichen, dass namentlich die DB Netz AG im Sinne der Verordnung als „Konzessionärin“ gilt und einen Anspruch auf Schweizer Subventionen hat.

## **3. Abschnitt: Konzession**

Dieser Abschnitt entspricht Art. 3 – 10 der bisherigen Verordnung über die Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturen (VKE; SR 742.121) mit notwendigen formalen Anpassungen und leicht geänderter Reihenfolge.

**Art. 3:** Es wird auf das neue PBG statt auf die bisherige Abgeltungsverordnung hingewiesen (Bst. c).

**Art. 5:** Im Absatz 1 wurden die „öffentlichen Transportunternehmen“ umschrieben. Die Definition hat sich bisher in einem eigenen Absatz 4 gefunden.

**Art. 6:** Die Bahnart (Haupt- oder Nebenbahn) ist fürs Konzessionsgesuch nicht mehr relevant. Dafür ist der letzte Buchstabe h ergänzt.

## **4. Abschnitt: Rechnerische Trennung von Verkehr und Infrastruktur**

**Art. 9:** Die Trennung der Sparten Verkehr und Infrastruktur wird in den Artikeln 62 bis 66 des neuen EBG verlangt. In diesem Artikel wird die rechnerische Trennung genauer definiert. Es ist insbesondere wichtig zu wissen, wohin die Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand fliessen.

**Art. 10:** Die Streckenrechnung (Abs. 1) liefert wichtige Informationen, in erster Linie natürlich (aber nicht nur) zur Ermittlung der Abgeltung nach Art. 49 EBG. Zu den Anlagen ausserhalb des Netzzugangs (Abs. 2) gehören namentlich Kundeninformationsanlagen, Warteräume und Grundstücke, einschliesslich Bushaltestellen. Soweit sich kostendeckende Erträge erzielen lassen, kann hierfür z.B. Investitionen mitfinanziert werden. Bedingung ist, dass die entsprechenden Erlöse der Sparte Infrastruktur angerechnet bzw. zur Abgeltungsminderung beigezogen werden.

## **5. Abschnitt: Vereinbarungen über die Zusammenarbeit zwischen Transportunternehmen**

**Art. 11:** Siehe auch Art. 10. Hier wird das Interesse der Subventionsgeber unterstrichen.

## **6. Abschnitt: Infrastrukturfinanzierung**

**Art. 12:** Dem Controlling im erweiterten Sinne (nicht nur „Kontrolle“, sondern vielmehr „Steuerung“) wird ein stärkeres Gewicht als bisher beigemessen. Dieser Artikel umschreibt den Controllingprozess. Galten bisher dieselben Prozesse für RPV- und IS-Bestellung, so legen das neue PBG und das revidierte EBG die Rollen- bzw. Arbeitsteilung zwischen Bund und Kantonen neu fest. Im Rahmen der Bahnreform 2.3 ist eine weitere Verfeinerung vorgesehen. Das BAV leitet den Controllingprozess der Sparte Infrastruktur unter Einbezug der Kantone, die ihrerseits bei der Angebotsplanung (RPV) federführend sind.

Dieser Artikel, gestützt auf Art. 51 EBG, führt zudem Zielvorgaben für die Privatbahnen ein und dient der Angleichung der Privatbahnfinanzierung an die LV SBB. Mit den vereinbarten Zielen haben die Besteller eine neue Bemessungsgrundlage für die Erfüllung des Vertrags. Bei ungenügender Zielerreichung können ev. Sanktionen ausgesprochen werden.

**Art. 13:** Absatz 1 nimmt Bezug auf die Definitionen der Sparte Infrastruktur im Gesetz. Neben den festen Anlagen können zum Beispiel Rangier- oder Fahrleitungsfahrzeuge Gegenstand von Subventionen sein, gegebenenfalls auch Dienstfahrzeuge für die Strasse.

Die ordentliche Infrastrukturfinanzierung besteht aus den Elementen

- Abgeltung der ungedeckten Plankosten des Infrastrukturbetriebs
- Abgeltung des Abschreibungsaufwands der Sparte (die liquiden Mittel aus dieser Abgeltung ermöglichen die Finanzierung neuer Investitionen)
- Finanzierung der verbleibenden Investitionen mittels bedingt rückzahlbarer, unverzinslicher Darlehen. Diese Vergünstigung der Darlehensbedingungen stellt im finanzrechtlichen Sinne eine Finanzhilfe dar.

Absatz 2 legt fest, dass für Elemente der Infrastruktur, die nicht Bestandteil des Netzzugangs sind, Finanzhilfen, das heisst Investitionsbeiträge, geleistet werden können. Hingegen sind Abgeltungen gemäss Art. 62 Abs. 2 EBG ausgeschlossen. Soll z.B. in einem Bahnhof eine Reinigungsanlage für das Rollmaterial verschiedener EVU eingebaut werden, ist dies grundsätzlich über zinslose Darlehen der Infrastruktur möglich, indessen müssen die Benützungsgebühren so bemessen sein, dass der Infrastruktur keine ungedeckten Kosten verbleiben.

**Art. 14:** Wie gemäss der bisherigen Abgeltungsverordnung sollen die Besteller über die zur Verfügung stehenden Mittel informieren. Zunächst gibt der Bund seinen Finanzplan bekannt, danach die Kantone. Auf dieser Grundlage erstellen die Konzessionärinnen ihre Offerten.

**Art. 15:** Die Finanzierungsvereinbarungen sollen die bestellten Leistungen umschreiben (s. Art. 19). In der Praxis werden z.B. die allgemeinen Bestimmungen des BAV sowie spezifische Ziele für die einzelne Bahn Bestandteile der Vereinbarung sein. Die Vereinbarungsperiode bzw. den Zeitraum (Abs. 2) wird nicht genauer definiert, da die Verordnung für alle Bahnen gelten soll.

**Art. 16:** Hier wird eine Hierarchie der Investitionsrechnung definiert. Zunächst werden die äfp-Beiträge, namentlich die „Abschreibungsmittel“ nach Art. 49 EBG, verwendet. Erst dann kommen bei Bedarf vereinbarte Beiträge nach Art. 56 EBG (in der Regel zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen) zur Anwendung.

**Art. 17:** Wenn eine Bahn (Infrastrukturbetreiberin) in ihrem Mittelfristplan nicht nachweisen kann, dass die äfp-Beiträge der Investitionsfinanzierung vollständig für (Re)investitionen benötigt werden, greift die öffentliche Hand auf früher gewährte Darlehen zurück (Absatz 1). Überdies werden bedingt rückzahlbare Darlehen gem. Art. 29 des Subventionsgesetzes namentlich bei Zweckentfremdungen und Veräusserungen zurückgefordert (Absatz 2). Im Falle einer zwingenden Bilanzsanierung, wie z.B. aktuell wegen Deckungslücken der Pensionskassen, können die Gläubiger (Bund und Kantone) einen Gang vor den Konkursrichter vermeiden, indem auf Darlehensrückzahlungen verzichtet (und Beiträge in äfp umgewandelt) werden (Absatz 3). Der Absatz kommt auch bei Restrukturierungen und Fusionen zur Anwendung. Die Konsultation der Finanzverwaltung (EFV) ist mit der Bestimmung in der bisher gültigen Abgeltungsverordnung Art. 33 Abs. 2 im Einklang, wonach für Investitionsbeiträge des Bundes über 10 Millionen die Zustimmung der EFV erforderlich gewesen ist.

**Art. 18:** Im Bestellverfahren hat die Offerte mit ihren obligatorischen Unterlagen (Absatz 1: etwas gestraffte Liste) nach wie vor eine zentrale Bedeutung. Die Offerten müssen rechtsgültig unterzeichnet sein. Heute heisst das Papierform. Die weiteren Unterlagen können zur vereinfachten Sachbearbeitung auch elektronisch eingereicht werden. Das Leistungsangebot soll auf die verkehrlichen Bedürfnisse zugeschnitten sein (Bst. a). Es werden Mittelfristpläne (Betriebs- und Investitionsrechnung) für „mindestens vier Jahre“ (Bst. b) verlangt. Somit wird eine gewisse Flexibilität gewährleistet, zumal es in manchen Fällen sinnvoll ist, über die vier Jahre hinaus zu planen, namentlich im Falle von Grossprojekten.

**Art. 19:** Die Finanzierungsvereinbarungen enthalten neu auch für Privatbahnen Zielvorgaben (siehe Art. 15). Die Vereinbarungsdauer (Bst. d, e) wird nicht in der Verordnung festgelegt, da sie für alle Bahnen gelten soll.

**Art. 20:** Eine gewisse Flexibilität ist in den Vereinbarungen gewährleistet, aber wesentliche Abweichungen bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Vertragspartner. Das gilt insbesondere für den Investitionsteil nach Art. 56 EBG.

**Art. 21:** Dieser Artikel ist zentral für die Bestrebungen eines wirkungsvollen Controllings und dient zum Ausgleich der Macht- bzw. Informationsasymmetrie. Die Bestimmungen basieren auf Erfahrungen mit den SBB und deren Leistungsvereinbarung. Absatz 2 lehnt sich an die bisherigen Anforderungen im Umgang mit den Privatbahnen an und berücksichtigt gleichzeitig, dass SBB Infrastruktur das interne Monatsreporting zur Verfügung stellen muss. Bei ungenügenden Leistungen können gegen die Konzessionärinnen unter Umständen Sanktionen ausgesprochen werden.

## **7. Abschnitt: Naturschäden**

Der Abschnitt entspricht Art. 35 – 37 der bisherigen Abgeltungsverordnung (SR 742.101.1). Einzige Anpassung ist der Wegfall der expliziten Erwähnung des Einvernehmens mit der Finanzverwaltung im Art. 26 Abs. 2.

# Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV)

Vom ...

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf die Artikel 1 Absatz 3, 6, 8, 57 Absatz 2 und 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>27</sup> (EBG),

*verordnet:*

## 1. Abschnitt: Gegenstand

### Art. 1

Diese Verordnung regelt:

- a. die Unterstellung von Anlagen, Fahrzeugen und Personal unter das Eisenbahngesetz;
- b. die Erteilung, Änderung, Erneuerung und Übertragung sowie den Widerruf einer Infrastrukturkonzession nach Artikel 5 EBG;
- c. die Infrastrukturfinanzierung nach den Artikeln 49 und 56 EBG;
- d. die Gewährung von Finanzhilfen für grosse Naturschäden nach Artikel 59 EBG.

## 2. Abschnitt: Unterstellung unter das Eisenbahngesetz

### Art. 2

<sup>1</sup> Dem Eisenbahngesetz unterstehen alle Eisenbahn-Infrastrukturen, auf denen konzessionspflichtige Personenbeförderung betrieben wird oder die für den Netzzugang geöffnet sind.

<sup>2</sup> Ebenfalls unterstellt sind alle Fahrzeuge, die auf diesen Infrastrukturen verkehren, sowie das Personal, das für die Sicherheit massgebende Funktionen ausübt.

<sup>3</sup> Ausländische Eisenbahnunternehmen, die auf der Grundlage eines Staatsvertrags Strecken in der Schweiz betreiben, sind Schweizer Eisenbahnunternehmen gleichgestellt. Sie benötigen aber keine Konzession.

### 3. Abschnitt: Konzession

#### Art. 3 Zuständigkeit

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist zuständig für:

- a. die Änderung, mit Ausnahme der Ausdehnung, von Konzessionen;
- b. die Erneuerung und Übertragung von Konzessionen;
- c. die Erteilung, Änderung, Erneuerung und Übertragung sowie den Widerruf von Konzessionen für Eisenbahninfrastrukturen zur Personenbeförderung ohne Erschliessungsfunktion nach Artikel 3 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>28</sup>.

#### Art. 4 Gesuch

<sup>1</sup> Konzessionsgesuche sind dem Bundesamt für Verkehr (BAV) einzureichen.

<sup>2</sup> Die Gesuche um Erteilung oder Ausdehnung der Konzession müssen enthalten:

- a. einen Grundlagenbericht mit folgenden Angaben:
  1. Name, Sitz und Adresse der Gesuchstellerin,
  2. Projektbeschreibung,
  3. Begründung des Gesuchs (Zweck, Bedeutung der Eisenbahn, bestehendes Angebot, erwartete Nachfrage, Linienwahl, Bahnart, Standort der Stationen usw.),
  4. Anschluss an bestehende Eisenbahnen und dessen Finanzierung,
  5. Zeitplan der Projektrealisierung,
  6. Betriebs- und Unterhaltsorganisation,
  7. Koordination mit anderen Verfahren (z.B. Strassenbenützung),
  8. Sicherheitskonzept,
  9. Berücksichtigung der Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen;
- b. folgende technischen Unterlagen:
  1. eine topografische Karte im Massstab 1:25 000 mit Streckenführung und Standort der Stationen,
  2. ein Längenprofil im Massstab 1:25 000 mit Stationen und Kilometrierung,
  3. Angaben über die Spurweite, die Spurzahl, die Steigungsverhältnisse, den Minimalradius und die Traktionsart, bei elektrischer Zugförderung auch über das Stromsystem;
- c. Angaben über das Verhältnis des Projekts zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes, den kantonalen Richtplänen und den kommunalen Nutzungs- und Richtplänen und gegebenenfalls zu den regionalen Entwicklungskonzepten;

---

<sup>28</sup> SR ...; BBl 2009 ...

- d. einen Bericht über die Auswirkungen der Anlage auf die Umwelt nach den Artikeln 7–11 der Verordnung vom 19. Oktober 1988<sup>29</sup> über die Umweltverträglichkeitsprüfung (1. Stufe);
- e. eine Wirtschaftlichkeitsrechnung mit:
  - 1. Investitionsplan,
  - 2. Finanzierungsplan und Finanzierungsnachweis,
  - 3. Planerfolgsrechnung.

<sup>3</sup> Für Gesuche um Erneuerung, Änderung, mit Ausnahme der Ausdehnung, oder Übertragung der Konzession bestimmt das BAV im Einzelfall, welche Unterlagen das Gesuch enthalten muss.

<sup>4</sup> Das BAV teilt der Gesuchstellerin die erforderliche Anzahl Gesuchskopien, einschliesslich der Unterlagen, mit.

<sup>5</sup> Werden Gesuche mit unvollständigen oder mangelhaften Unterlagen eingereicht, so setzt das BAV eine Frist für deren Ergänzung. Wird diese Frist nicht genutzt, so tritt das BAV auf das Gesuch nicht ein.

#### **Art. 5** Anhörung

<sup>1</sup> Das BAV führt die Anhörung der betroffenen Kantone, Transportunternehmen mit einer Personenbeförderungskonzession und Infrastrukturbetreiberinnen durch.

<sup>2</sup> Die Kantone machen die Gesuche um Erteilung oder Änderung von Konzessionen in geeigneter Weise öffentlich zugänglich. Sie setzen das BAV über die eingegangenen Stellungnahmen Dritter in Kenntnis.

<sup>3</sup> Die Anhörungsfrist beträgt bei neu zu erstellenden Strecken drei Monate. In den übrigen Fällen beträgt sie einen Monat.

#### **Art. 6** Inhalt

Die Konzession enthält:

- a. den Namen, den Sitz und die Adresse der Konzessionärin;
- b. den Anfangs- und den Endpunkt der Infrastruktur sowie die wichtigsten Knotenpunkte;
- c. die Spurweite, allenfalls das Zahnradsystem;
- d. die Traktionsart, bei elektrischer Zugförderung auch das Stromsystem;
- e. die Konzessionsdauer;
- f. Auflagen und Bedingungen;
- g. bei neu zu erstellenden Strecken die Fristen zur Einreichung der Pläne, zum Baubeginn und zur Vollendung des Baus;
- h. den Umfang der Betriebspflicht und allfällige Einschränkungen der zugelassenen Verkehre und der Betriebszeiten.

#### **Art. 7** Konzessionsverzeichnis

<sup>1</sup> Das BAV führt ein elektronisches Verzeichnis der Konzessionen. Das Verzeichnis ist öffentlich zugänglich.

<sup>2</sup> Das Verzeichnis enthält den Namen, den Sitz und die Adresse der Konzessionärinnen sowie den Inhalt der Konzessionen.

#### **Art. 8** Statistik

<sup>1</sup> Die Konzessionärin muss dem BAV jährlich statistische Unterlagen über ihre Geschäftstätigkeit im konzessionierten Bereich vorlegen. Das BAV legt die Inhalte der Statistik in einer Richtlinie fest.

<sup>2</sup> Produktions- und Leistungsdaten sowie finanzielle Werte können im Rahmen der Statistik über den öffentlichen Verkehr pro Strecke oder Konzession publiziert werden.

<sup>3</sup> Die Konzessionärin sorgt dafür, dass die auf die Strecke entfallenden Angaben über Verkehrsleistungen (Personenkilometer, Tonnenkilometer) der Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtzeitig und in genügender Qualität zur Verfügung stehen.

### **4. Abschnitt: Trennung von Verkehr und Infrastruktur**

#### **Art. 9** Umfang der Trennung

<sup>1</sup> Die Anlagen der Infrastruktur und die dazu gehörende Finanzierung sind in der Bilanz der Konzessionärin von den anderen Bereichen getrennt auszuweisen.

<sup>2</sup> Das BAV kann die Konzessionärin verpflichten, die Investitionsmittel der Infrastruktur von den übrigen flüssigen Mitteln zu trennen.

#### **Art. 10** Spartenrechnung

<sup>1</sup> Das BAV kann die Konzessionärin verpflichten, die Sparte Infrastruktur nach Strecken zu gliedern.

<sup>2</sup> Entgelte für Leistungen ausserhalb des Netzzugangs, die mit Personal und Anlagen der Infrastruktur erbracht werden, gelten als Nebenerlöse. Sie müssen mindestens die Grenzkosten decken. Ebenfalls als Nebenerlöse der Infrastruktur gelten die Entgelte für die Benutzung von Bauten, Anlagen, insbesondere Landflächen, und Einrichtungen im Sinne der Artikel 34 und 35 EBG.

<sup>3</sup> Lassen sich die Anforderungen nach den Absätzen 1 und 2 nicht anders darstellen, so muss die Konzessionärin eine Betriebskosten- und Leistungsrechnung führen. Das UVEK regelt die Einzelheiten.

<sup>4</sup> Das BAV kann ausländische Eisenbahnunternehmen von der Pflicht zur Führung der Spartenrechnung befreien, wenn sich die ungedeckten Kosten der betreffenden Strecken auf andere Weise nachweisen lassen.

## **5. Abschnitt: Vereinbarungen über die Zusammenarbeit zwischen Transportunternehmen**

### **Art. 11**

Die Transportunternehmen berücksichtigen bei Vereinbarungen über die Vergütung für die Benützung von Bauten, Anlagen, insbesondere Landflächen, und Einrichtungen (Art. 34 Abs. 2 und 35 EBG) die Interessen der Besteller von Verkehrsangeboten nach Artikel 28 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>30</sup>; insbesondere vereinbaren sie möglichst tiefe Entgelte.

## **6. Abschnitt: Infrastrukturfinanzierung**

### **Art. 12** Controllingprozess

<sup>1</sup> Das BAV leitet den Controllingprozess für die Infrastrukturfinanzierung. Bei gemeinsam bestellten Strecken bezieht es die beteiligten Kantone mit ein.

<sup>2</sup> Der Controllingprozess umfasst insbesondere:

- a. die Koordination des Abgleichs von Angebotsplanungen, insbesondere für den regionalen Personenverkehr, mit den Anforderungen an die Infrastruktur;
- b. die Verhandlung mit den Eisenbahnunternehmen über die in der Bestellperiode zu erbringenden Infrastrukturleistungen und die vorzunehmenden Investitionen;
- c. die Prüfung der Offerte (Art. 18);
- d. die Vereinbarung von Zielvorgaben und Indikatoren zur Leistungsmessung;
- e. die Überprüfung der Leistungserbringung und der Zielerreichung;
- f. gegebenenfalls die Anpassung vereinbarter Zielvorgaben oder die Änderung der Finanzierungsvereinbarung;
- g. gegebenenfalls die Verfügung angemessener finanzieller oder organisatorischer Massnahmen.

<sup>3</sup> Das BAV legt im Einzelfall die Fristen für die Phasen des Controllingprozesses fest und teilt sie den Kantonen und den Konzessionärinnen mit. Bei der Festlegung der Fristen trägt es der Zeit angemessene Rechnung, die für kantonale Entscheidungsverfahren notwendig ist.

### **Art. 13** Formen der Finanzierung

<sup>1</sup> Abgeltungen und Finanzhilfen können ausgerichtet werden für:

- a. den Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur (Art. 62 Abs. 1 EBG);
- b. Fahrzeuge, die für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur notwendig sind (Art. 63 EBG).

---

<sup>30</sup> SR ...; BBI 2009 ...

<sup>2</sup> Finanzhilfen können auch für den Bau von Infrastruktur nach Artikel 62 Absatz 2 EBG gewährt werden, sofern die Nutzerinnen die Deckung der Betriebs- und Unterhaltskosten dieser Infrastruktur gewährleisten.

<sup>3</sup> Abgeltungen für Fremdkapitalkosten können nur ausgerichtet werden für Investitionen in:

- a. gemischt genutzte Liegenschaften (Art. 62 Abs. 1 und 2 EBG);
- b. die Beschaffung von Fahrzeugen, die für den Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur notwendig sind (Art. 63 EBG);
- c. andere Bauten, Anlagen und Einrichtungen für die die Fremdfinanzierung vorgängig vereinbart wurde.

<sup>4</sup> Finanzhilfen beschränken sich auf den ganzen oder teilweisen Verzicht auf Darlehenszinsen.

#### **Art. 14** Planungsgrundlage

<sup>1</sup> Die Konzessionärinnen erstellen die Offerten, insbesondere die Investitionspläne auf der Grundlage der in der Finanzplanung des Bundes und in den Finanzplänen der Kantone für die Eisenbahninfrastruktur eingestellten Mittel.

<sup>2</sup> Das BAV informiert die Konzessionärinnen und Kantone über die in der Finanzplanung des Bundes eingestellten Mittel.

<sup>3</sup> Die Kantone informieren das BAV und die betroffenen Konzessionärinnen über die in ihren Finanzplänen eingestellten Mittel.

#### **Art. 15** Bestellung und Abgeltung der Leistungen

<sup>1</sup> Der Bund und die beteiligten Kantone (Besteller) sowie die Konzessionärin umschreiben die bestellten Leistungen und die dafür vorgesehenen Abgeltungen in der Finanzierungsvereinbarung (Art. 19) näher.

<sup>2</sup> Die Abgeltungen dienen dem Ausgleich der für den Zeitraum der Vereinbarung zu erwartenden ungedeckten Betriebskosten, einschliesslich des geplanten Abschreibungsaufwands, gemäss der Mittelfristplanung der Konzessionärin.

#### **Art. 16** Finanzierung der Investitionen

<sup>1</sup> Die Investitionsmittel sind in erster Linie dafür zu verwenden, die Infrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Weitergehende Investitionen können über Sonderfinanzierungen des Bundes und der Kantone sichergestellt oder ausdrücklich in der Finanzierungsvereinbarung geregelt werden. Bereits begonnene Projekte geniessen Vorrang vor neuen Projekten.

<sup>2</sup> Die Investitionen werden grundsätzlich aus den flüssigen Mitteln der Konzessionärin und den zum Ausgleich des geplanten Abschreibungsaufwands gewährten Abgeltungen der Besteller finanziert.

<sup>3</sup> Sind weitere Investitionsmittel erforderlich, so werden zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt.

## **Art. 17** Rückzahlung der Darlehen

<sup>1</sup> Wird ein Teil der von den Bestellern zur Abgeltung des Abschreibungsaufwands gewährten Mittel innerhalb des Zeitraums der Mittelfristplanung nicht für die Finanzierung von Investitionen benötigt, so müssen diese Beträge für die Rückzahlung früher gewährter Darlehen verwendet werden.

<sup>2</sup> Das BAV fordert die Rückzahlung der Darlehen ausserdem in den nach Artikel 29 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990<sup>31</sup> vorgesehenen Fällen.

<sup>3</sup> Es kann auf die Rückzahlung von Darlehen ganz oder teilweise verzichten, wenn dies für die Verbesserung der Bilanz bei Restrukturierungen, Fusionen oder Sanierungen der Konzessionärin erforderlich ist. Bei Beträgen über 10 Millionen Franken holt das BAV die Stellungnahme der Eidgenössischen Finanzverwaltung ein.

## **Art. 18** Offerte

<sup>1</sup> Die Konzessionärinnen legen den Bestellern eine verbindliche und rechtsgültig unterzeichnete Offerte mit folgenden Unterlagen vor:

- a. einer qualitativen und quantitativen Umschreibung des Leistungsangebots und dessen Bezug zur Marktentwicklung;
- b. einer Mittelfristplanung und einem Investitionsplan über mindestens vier Jahre;
- c. den aufgrund der Mittelfristplanung berechneten Indikatoren zur Leistungsmessung;
- d. gegebenenfalls Begründungen für Abweichungen gegenüber bisherigen Planungen und der letzten Jahresrechnung.

<sup>2</sup> Die Unterlagen können in elektronischer Form eingereicht werden.

## **Art. 19** Finanzierungsvereinbarung

Die Finanzierungsvereinbarung enthält:

- a. die Umschreibung wichtiger Planungsannahmen;
- b. die qualitativen und quantitativen Zielvorgaben;
- c. die Umschreibung der zu erbringenden Leistungen;
- d. die Zusicherung der Jahresbetreffnisse der Betriebs- und Investitionsbeiträge der Besteller;
- e. die Dauer der Vereinbarung.

## **Art. 20** Änderung der Finanzierungsvereinbarung

<sup>1</sup> Die Finanzierungsvereinbarung gilt grundsätzlich für die vereinbarte Laufzeit.

<sup>2</sup> Ergeben sich wesentliche Abweichungen von den Planungsannahmen, so kann die Finanzierungsvereinbarung angepasst werden. Änderungen der Finanzierungsvereinbarung bedürfen der schriftlichen Zustimmung aller Besteller.

---

<sup>31</sup> SR 616.1

## **Art. 21** Berichterstattung und Überprüfung der Zielerreichung

<sup>1</sup> Das BAV hat zur Erfüllung seiner Aufgaben ein Einsichtsrecht in die Dokumente und Daten der Konzessionärinnen zur Sparte Infrastruktur.

<sup>2</sup> Die Konzessionärinnen legen den Bestellern mindestens halbjährlich einen schriftlichen Bericht über die Erreichung der Ziele und den Stand der vereinbarten Investitionsprojekte vor.

<sup>3</sup> Das BAV kann die Berichte der Konzessionärinnen und einen zusammenfassenden Bericht über die Zielerreichung veröffentlichen.

<sup>4</sup> Werden die bestellten Leistungen nicht wie vereinbart erbracht, Zielvorgaben nicht erreicht oder festgelegte Fristen nicht eingehalten, so kann das BAV angemessene finanzielle oder organisatorische Massnahmen verfügen.

## **7. Abschnitt: Naturschäden**

### **Art. 22** Voraussetzungen

Finanzhilfen nach Artikel 59 EBG werden ausgerichtet, wenn die anfallenden Kosten die finanziellen Möglichkeiten der Konzessionärinnen und der beteiligten Kantone übersteigen.

### **Art. 23** Anrechnung anderer Leistungen

Die Beiträge, die der Bund aufgrund anderer Erlasse leistet, und die Leistungen öffentlicher und privater Versicherungen sind bei der Bemessung der Finanzhilfe zu berücksichtigen.

### **Art. 24** Verfahren

<sup>1</sup> Die Konzessionärinnen reichen dem BAV innert Jahresfrist seit Eintritt der Schäden ein Gesuch mit den nötigen Nachweisen ein.

<sup>2</sup> Das BAV bestimmt den Umfang und Zeitpunkt der Hilfe aufgrund der verfügbaren Kredite.

<sup>3</sup> Es wacht über die bestimmungsgemässe Verwendung des Bundesbeitrages und prüft und genehmigt die Abrechnungen. Es kann in dringenden Fällen Vorschüsse gewähren.

## **8. Abschnitt: Schlussbestimmungen**

### **Art. 25** Aufhebung bisherigen Rechts

Die folgenden Verordnungen werden aufgehoben:

- a. Abgeltungsverordnung vom 18. Dezember 1995<sup>32</sup>;
- b. Verordnung vom 25. November 1998<sup>33</sup> über Eisenbahninfrastrukturen, die dem Eisenbahngesetz nicht unterstellt sind (VUE);

---

<sup>32</sup> AS 1995 443, 1999 1070 2747

<sup>33</sup> AS 1999 688

- c. Verordnung vom 25. November 1998<sup>34</sup> über die Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturen (VKE).

**Art. 26** Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> Soll eine vor 1999 erteilte Konzession (Art. 91 Abs. 3 EBG) geändert oder übertragen werden, so wird sie durch eine Infrastrukturkonzession nach EBG und eine Personenbeförderungskonzession nach PBG mit gleicher Geltungsdauer und gleichem Inhalt ersetzt.

<sup>2</sup> Die in anderen Verfahren verfügten Einschränkungen der zugelassenen Verkehre oder der Betriebszeiten (Art. 6 Bst. h) sind innert fünf Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung dem BAV zu melden. Ohne diese Meldung wird nach Ablauf der Frist vermutet, dass alle Verkehre zulässig sind.

<sup>3</sup> Das Verfahren für Konzessionsgesuche, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung hängig sind, richtet sich nach neuem Recht.

**Art. 27** Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2010 in Kraft.

---

<sup>34</sup> AS 1999 689

## **Erläuterungen - Fahrplanverordnung (FPV)**

Als Folge der im Rahmen der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr beschlossenen Gesetzesänderungen stützt sich die Fahrplanverordnung nicht mehr auf das Transportgesetz, sondern auf das Personenbeförderungsgesetz ab.

Im ganzen Erlass werden die folgenden Ausdrücke unter sprachlicher Anpassung ersetzt:

- a. "Eisenbahnunternehmung" durch "Eisenbahnunternehmen"
- b. "Unternehmung" durch "Unternehmen"

### **1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen**

#### **Art. 1**

Dieser Artikel enthält einige redaktionelle Anpassungen an die erwähnten Gesetzesänderungen. Ein neuer Absatz 3 bestimmt, dass das Bundesamt für nicht allgemein zugängliche Angebote Ausnahmen von der Unterstellung unter die FPV beschliessen kann. Auf dieser Grundlage können Unternehmen, welche nicht im engeren Sinn öffentlichen Verkehr anbieten (z.B. nur für Skifahrer zugängliche Sesselbahnen) auf die offizielle Publikation der Fahrpläne verzichten.

#### **Art. 2**

Die Fahrplanperioden dauern in der Regel zwei Jahre, was zur Verdeutlichung neu in der Verordnung festgehalten ist.

### **2. Abschnitt: Erstellung des Fahrplans**

#### **Art. 7**

Bis vor wenigen Jahren wurden die gedruckten Fahrplanentwürfe im Rahmen des Fahrplanverfahrens bei den Kantonen öffentlich aufgelegt. Heute werden sie im Internet veröffentlicht. Der Artikel wird dieser Entwicklung angepasst.

#### **Art. 8**

Die Koordination der Fahrpläne liegt im ureigensten Interesse der Unternehmen selbst. Im übrigen wird die Koordination der Fahrpläne des Regionalverkehrs untereinander und mit dem Fernverkehr im Rahmen des Bestellverfahrens sichergestellt.

### **3. Abschnitt: Veröffentlichung des Fahrplans**

#### **Art. 9**

Die gedruckten und auf Internet veröffentlichten Fahrpläne (Kursbuch und [www.fahrplanfelder.ch](http://www.fahrplanfelder.ch)) gelten jeweils für ein Fahrplanjahr.

#### **4. Abschnitt: Fahrplanänderungen, Betriebsunterbrechungen**

##### **Art. 11 und 12**

Immer häufiger wird festgestellt, dass Unternehmen während der Geltungsdauer der offiziellen Publikation ihren Fahrplan anpassen. Damit sinkt die Zuverlässigkeit des Kursbuchs, und die Kundschaft kann sich nicht mehr darauf verlassen. Die in den Artikeln 11 und 12 vorgesehenen Änderungen sollen dazu führen, dass Unternehmen Fahrplanänderungen zwischen den Fahrplanwechseln nur mit äusserster Zurückhaltung vornehmen und wenn sie doch zwingend erforderlich sind, einwandfrei publiziert werden.

# Fahrplanverordnung (FPV)

vom....

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf Artikel 13 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>35</sup> (PBG),

*verordnet:*

## 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

### Art. 1 Gegenstand und Geltungsbereich

<sup>1</sup> Diese Verordnung regelt das Verfahren für die Aufstellung und Veröffentlichung der Fahrpläne für die regelmässigen, der Personenbeförderung dienenden Fahrten der folgenden Unternehmen:

- a. der Transportunternehmen, die eine Personenbeförderungskonzession nach Artikel 6 PBG haben;
- b. der Transportunternehmen, die sich freiwillig dieser Verordnung unterstellen.

<sup>2</sup> Das Bundesamt für Verkehr (BAV) kann den Transportunternehmen für nicht allgemein zugängliche Angebote Ausnahmen von der Fahrplanpflicht gewähren.

### Art. 2 Inhalt und Geltungsdauer des Fahrplans

<sup>1</sup> Der Fahrplan legt das verbindliche, gesamtschweizerisch abgestimmte Angebot des öffentlichen Verkehrs für eine bestimmte Zeitdauer (Fahrplanperiode) fest; Diese dauert in der Regel zwei Jahre.

<sup>2</sup> Das BAV bestimmt Beginn und Dauer der Fahrplanperiode; dabei berücksichtigt es die Regelungen der Nachbarstaaten.

## 2. Abschnitt: Erstellung des Fahrplans

### Art. 3 Ablauf des Fahrplanverfahrens

<sup>1</sup> Das Verfahren zur Festlegung des Fahrplans besteht aus den folgenden Phasen:

- a. Erstellung des Fernverkehrskonzepts;

---

<sup>35</sup> SR ...; BBl 2009 ...

- b. provisorische Trassenzuteilung nach der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998<sup>36</sup> (NZV);
- c. Erstellung des Fahrplan-Entwurfs;
- d. definitive Trassenzuteilung nach NZV;
- e. Erstellung des definitiven Fahrplans.

<sup>2</sup> Das BAV regelt die Einzelheiten und legt die Fristen fest.

#### **Art. 4** Fernverkehrskonzept

<sup>1</sup> Die betroffenen Unternehmen erstellen als Grundlage für die Planung des abteilungsberechtigten Verkehrs und für den Fahrplan-Entwurf ein gegenseitig abgestimmtes Konzept für den Fernverkehr. Sie legen es dem BAV, der Oberzolldirektion und den Kantonen vor.

<sup>2</sup> Das Fernverkehrskonzept umfasst den schweizerischen Fernverkehr sowie den internationalen Verkehr.

<sup>3</sup> Die Oberzolldirektion äussert sich zum grenzüberschreitenden Verkehr.

<sup>4</sup> Das BAV und die Kantone können den Unternehmen begründete Änderungsbegehren zum Fernverkehrskonzept unterbreiten.

<sup>5</sup> Die Unternehmen nehmen zu den Änderungsbegehren Stellung. Können sie die Begehren nicht berücksichtigen, so müssen sie dies begründen.

#### **Art. 5** Fahrplan-Entwurf

Nach der provisorischen Bestellung des Angebots im Regionalverkehr durch die Kantone nach der Verordnung vom ... (VARP)<sup>37</sup> und der provisorischen Trassenzuteilung durch die Infrastrukturbetreiberinnen nach der NZV<sup>38</sup> erstellen die Unternehmen für die Linien des Fern- und Regionalverkehrs einen Fahrplan-Entwurf.

#### **Art. 6** Definitiver Fahrplan

Nach Abschluss der Vereinbarungen im Regionalverkehr nach der VARP<sup>39</sup> und der definitiven Trassenzuteilung nach der NZV<sup>40</sup> legen die Unternehmen den definitiven Fahrplan fest. Dieser ist unter Vorbehalt von Artikel 11 verbindlich.

#### **Art. 7** Anhörung interessierter Kreise

Die Kantone hören die interessierten Kreise im Verlauf des Fahrplanverfahrens in geeigneter Weise an. Zu diesem Zweck sorgt das BAV für den Betrieb einer öffentlich zugänglichen Internetplattform.

---

<sup>36</sup> SR 742.122

<sup>37</sup> SR 7....

<sup>38</sup> SR 742.122

<sup>39</sup> SR 7....

<sup>40</sup> SR 742.122

## **Art. 8** Koordination

<sup>1</sup> Die Unternehmen koordinieren ihre Fahrpläne fortlaufend untereinander und achten dabei auf die Gewährung der Anschlüsse.

<sup>2</sup> Vor der Erstellung des Fahrplan-Entwurfs bereinigen sie ihre Fahrpläne aufgrund der Vorgaben der Besteller sowie der Eingaben des BAV, der Kantone und der Oberzolldirektion.

## **3. Abschnitt: Veröffentlichung des Fahrplans**

### **Art. 9** Grundsätze

<sup>1</sup> Die Fahrpläne werden jeweils für ein Jahr (Fahrplanjahr) offiziell publiziert.

<sup>2</sup> Für Linien des Ortsverkehrs und Angebote ohne Erschliessungsfunktion kann auf die offizielle Publikation der Fahrpläne verzichtet werden. Zu veröffentlichen sind aber mindestens die Bezeichnungen der Linien und deren Betriebszeiten. Ausserdem sind die Fahrpläne für elektronische Auskunftssysteme der vom BAV bezeichneten Stelle zu übermitteln.

<sup>3</sup> An jeder Haltestelle sind die Abfahrtszeiten sämtlicher Kurse aller Linien anzugeben, welche die Haltestelle bedienen.

### **Art. 10** Herausgabe der Fahrpläne

<sup>1</sup> Das BAV sorgt für die offizielle Publikation der Fahrpläne. Es kann die Herausgabe einem geeigneten Unternehmen übertragen.

<sup>2</sup> Die Transportunternehmen dürfen eigene Fahrplanpublikationen herausgeben. Sie müssen ihre Fahrplandaten jedermann zur Verfügung stellen.

<sup>3</sup> Soweit Fahrplandaten zu kommerziellen Zwecken genutzt werden, sind mindestens die Selbstkosten für die Bearbeitung und Weitergabe dieser Daten zu vergüten.

## **4. Abschnitt: Fahrplanänderungen, Betriebsunterbrechungen**

### **Art. 11** Änderung des Fahrplans während der Geltungsdauer

<sup>1</sup> Der Fahrplan kann geändert werden, wenn Umstände eintreten, die bei der Erstellung nicht voraussehbar waren.

<sup>2</sup> Will ein Unternehmen seinen Fahrplan ändern, so muss es den Entwurf der Änderung mindestens acht Wochen vor deren Inkraftsetzung dem BAV einreichen und die betroffenen Kantone darüber orientieren. Betrifft die Änderung den grenzüberschreitenden Verkehr, so muss es den Entwurf auch der Oberzolldirektion zur Kenntnis bringen. Die Änderung ist zu begründen.

<sup>3</sup> Änderungen, die nach der VARP<sup>41</sup> bestellte Leistungen betreffen oder beeinträchtigen, können nur im Einverständnis mit den Bestellern vorgenommen werden

---

<sup>41</sup> SR 742.101.1

<sup>4</sup> Die Unternehmen müssen Änderungen mindestens zwei Wochen vor der Umsetzung so veröffentlichen, dass ein möglichst grosser Kundenkreis davon in Kenntnis gesetzt wird. Sie berichtigen die an den Haltestellen bekannt gegebenen Fahrpläne rechtzeitig.

#### **Art. 12** Betriebsunterbrechungen

<sup>1</sup> Die Unternehmen müssen jede Betriebsunterbrechung, die nicht im Fahrplan enthalten ist, dem BAV, den betroffenen Kantonen und den Unternehmen, die Anschlüsse anbieten, mindestens vier Wochen vorher mitteilen. Sie müssen dabei die Ursachen und die voraussichtliche Dauer sowie die zur Herstellung provisorischer Verbindungen getroffenen Massnahmen angeben.

<sup>2</sup> Vorhersehbare Betriebsunterbrechungen sind offiziell zu publizieren, ausser wenn die Bedienung sämtlicher Haltestellen und die Gewährung aller Anschlüsse gewährleistet bleiben.

<sup>3</sup> Muss der Betrieb wegen unvorhergesehener Ereignisse, insbesondere wegen Naturereignissen oder Unfällen, unterbrochen werden, so ist dies unverzüglich den Unternehmen, die Anschlüsse anbieten, zu melden. Gleichzeitig ist die Öffentlichkeit zu orientieren und sind die getroffenen Ersatzmassnahmen anzugeben.

<sup>4</sup> Die Wiederaufnahme des Betriebes ist dem BAV, den betroffenen Kantonen sowie den Unternehmen, die Anschlüsse anbieten, mitzuteilen. Gleichzeitig ist die Öffentlichkeit zu orientieren.

#### **Art. 13** Aufsicht

Das BAV beaufsichtigt die Aufstellung, Veröffentlichung und Einhaltung des Fahrplans.

## **5. Abschnitt: Schlussbestimmungen**

#### **Art. 14** Aufhebung bisherigen Rechts

Die Fahrplanverordnung vom 25. November 1998<sup>42</sup> wird aufgehoben.

#### **Art. 15** Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2010 in Kraft.

---

<sup>42</sup> AS 1999 698

## **Erläuterungen zur Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmungen in besonderen und ausserordentlichen Lagen**

Generell werden in der Verordnung die heute zutreffenden Begriffe eingefügt. Der Begriff Gesamtverteidigungstransporte wurde gemäss SIPOL B 2000 mit Transporten im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation ersetzt. Der Begriff Gesamtverteidigung wurde mit nationaler Sicherheitskooperation ersetzt.

Neu ist im GÜTG und PBG die Verpflichtung der TU öV sowie der Gütertransportunternehmen auf der Schiene und im Wasser, Transporte zugunsten von Bund *und Kantonen* vorrangig auszuführen und gegenüber früher, dies auch in besonderen Lagen<sup>43</sup>; nicht nur in ausserordentlichen Lagen<sup>44</sup>.

Im Titel werden die gleichen Begriffe verwendet, die in Art. 1, Gegenstand, verwendet werden. Auch in den Titel aufgenommen wird die Bezeichnung „besondere Lagen“. Der Titel lautet neu: Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmungen in besonderen und ausserordentlichen Lagen.

Der Gegenstand (Art. 1) umfasst neu, gemäss GÜTG und PBG, auch die besondere Lage.

Beim Geltungsbereich (Art. 2) sind Ergänzungen nötig, damit die Bestimmungen sowohl für die TU öV wie auch die Gütertransportunternehmen auf der Schiene und im Wasser gelten.

Behördliche Transporte (Art. 4 Abs. 2 Bst. b) umfassen neu auch Evakuierungen. Dies ist notwendig, weil die Bestimmungen neu auch für besondere Lagen gelten, wie z. B. Radioaktivität in Friedenszeiten oder Erdbeben.

Im GÜTG Art. 5 Abs. 2 wird festgelegt, dass der Bundesrat vorsehen kann, Unternehmen bei besonderen betrieblichen Schwierigkeiten vorübergehend von der Pflicht zu befreien, im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation prioritär Transporte durchzuführen. Gemäss Botschaft (BBl 2007 4500) bezweckt diese Bestimmung im GÜTG den

---

<sup>43</sup> Besondere Lage: Situation, in der gewisse Staatsaufgaben mit den normalen Verwaltungsabläufen nicht mehr bewältigt werden können. Im Unterschied zur „ausserordentlichen Lage“ ist aber die Regierungstätigkeit nur sektoriell betroffen. Typisch ist der Bedarf nach rascher Konzentration der Mittel und Straffung der Verfahren (Quelle: SIPOL B 2000).

<sup>44</sup> Ausserordentliche Lage: Situation, in der in zahlreichen Bereichen und Sektoren normale Verwaltungsabläufe nicht genügen, um die Probleme und Herausforderungen zu bewältigen, beispielsweise bei Naturkatastrophen, die das ganze Land schwer in Mitleidenschaft ziehen oder bei kriegerischen Ereignissen (Quelle SIPOL B 2000).

Bundesrat zusätzlich zu ermächtigen, hierzu Ausführungsbestimmungen zu erlassen. „Insbesondere erhält er die Möglichkeit, die Unternehmen bei besonderen betrieblichen Schwierigkeiten im Einzelfall von diesen Pflichten zu befreien. Diese Kompetenz kann er auch weiterdelegieren“. Folge dessen wird in Art 4 der Verordnung der neue Abs. 6 aufgenommen: „Das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ist ermächtigt, einzelne Unternehmen bei besonderen betrieblichen Schwierigkeiten für eine begrenzte Zeitdauer von der Pflicht zur Durchführung von Transporten im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation zu befreien.“

Der Entscheid über die Transportprioritäten (Art. 6) liegt beim Präsidenten des Nachfolgeorgans des ehemaligen Ausschusses Transporte, dem Leitungsorgan für die Koordination des Verkehrswesens im Ereignisfall (LO KOVE). Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt gemäss Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Ereignisfall (VKOVE, SR 520.16) die Präsidentin oder den Präsidenten des LO KOVE.

# Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmungen in besonderen und ausserordentlichen Lagen

vom

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*  
gestützt auf Artikel 5 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 2008<sup>1</sup> über den  
Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen,  
Artikel 41 des Bundesgesetzes vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung,  
Artikel 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>2</sup>  
und Artikel 22 des Landesversorgungsgesetzes<sup>3</sup>,  
*verordnet:*

## **Art. 1** Gegenstand

Diese Verordnung regelt den Einsatz und die Aufgaben der konzessionierten  
Transportunternehmungen in besonderen und in ausserordentlichen Lagen im  
Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation sowie die dazugehörigen  
Vorbereitungsmassnahmen.

## **Art. 2** Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für Unternehmen die Inhaberinnen sind:

- a. die im Besitz einer Konzession des Bundes für die regelmässige und  
gewerbsmässige Beförderung von Personen oder Gütern mit Eisenbahnen,  
Trolleybussen, Luftseilbahnen, Schiffen oder Motorfahrzeugen; oder
- b. einer Bewilligung nach Artikel 9 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957  
sind.

## **Art. 3** Vorbereitungsmassnahmen für besondere und ausserordentliche Lagen

<sup>1</sup> Die Transportunternehmen nach Artikel 2 müssen für besondere und  
ausserordentliche Lagen Vorbereitungsmassnahmen treffen, die es ihnen erlauben,  
die Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation mit den  
vorhandenen Mitteln prioritär durchzuführen und die übrigen  
Transportdienstleistungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten.

<sup>2</sup> Die Vorbereitungsmassnahmen müssen geeignet sein, die Aufrechterhaltung des  
Personen- und des Güterverkehrs während 24 Stunden pro Tag zu gewährleisten.

<sup>3</sup> Sie sind insbesondere in folgenden Bereichen zu treffen:

- 
- |   |            |
|---|------------|
| 1 | SR 742.40  |
| 2 | SR 742.101 |
| 3 | SR 531     |

- a. Sicherstellung des betriebsnotwendigen Personals;
- b. Bereitstellung der für den Betrieb notwendigen Mittel.

<sup>4</sup> Die Transportunternehmen müssen die geplanten und getroffenen Vorbereitungsmaßnahmen dem Bundesamt für Verkehr melden.

#### **Art. 4** Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation

<sup>1</sup> Als prioritär durchzuführende Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation gelten Transporte, die von den dafür zuständigen Behörden angeordnet worden sind (behördliche Transporte), Transporte der wirtschaftlichen Landesversorgung, Zivilschutztransporte und Militärtransporte.

<sup>2</sup> Behördliche Transporte sind Transporte von:

- a. Flüchtlingen;
- b. Personen im Rahmen von Ausweichaktionen und Evakuierungen;
- c. Personen und Gütern zur Bewältigung von besonderen und ausserordentlichen Lagen;
- d. Personen und Gütern auf Anordnung von Organen der nationalen Sicherheitskooperation.

<sup>3</sup> Transporte der wirtschaftlichen Landesversorgung sind Transporte von:

- a. Organen der wirtschaftlichen Landesversorgung;
- b. Personen im Einsatz der wirtschaftlichen Landesversorgung;
- c. Gütern und Tieren auf Veranlassung von Organen der wirtschaftlichen Landesversorgung.

<sup>4</sup> Zivilschutztransporte sind Transporte von:

- a. Angehörigen des Zivilschutzes;
- b. Gütern des Zivilschutzes von Bund, Kantonen und Gemeinden;
- c. Personen und Gütern auf Veranlassung von Organen des Zivilschutzes.

<sup>5</sup> Militärtransporte sind Transporte von:

- a. Angehörigen der Armee und geschlossenen Verbänden;
- b. Kriegsgefangenen und Internierten;
- c. Gütern der Armee und der Militärverwaltung;
- d. Armeetieren.

<sup>6</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation kann einzelne Unternehmen bei besonderen betrieblichen Schwierigkeiten für eine begrenzte Zeitdauer von der Pflicht zur Durchführung von Transporten im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation befreien.

#### **Art. 5** Koordination

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sind verpflichtet, die Durchführung der Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation mit den übrigen

Transportunternehmungen zu koordinieren, insbesondere bezüglich der Verkehrsführung und der Fahrpläne.

**Art. 6**            Entscheid über Transportprioritäten

Können die bestellten Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation nicht mehr bewältigt werden, so entscheidet die Präsidentin oder der Präsident des Leitungsorgans für die Koordination des Verkehrswesens im Ereignisfall über deren Prioritäten nach Rücksprache mit den Partnern der nationalen Sicherheitskooperation.

**Art. 7**            Aufsicht über die Vorbereitungsmaßnahmen

Die Aufsicht über die Vorbereitungsmaßnahmen obliegt dem Bundesamt für Verkehr. Es kann insbesondere Anpassungen und Abänderungen verlangen.

**Art. 8**            Aufhebung bisherigen Rechts

Die Verordnung vom 29. November 1995<sup>45</sup> über die Koordination und den Betrieb staatlicher und vom Bund konzessionierter Transportunternehmungen in ausserordentlichen Lagen wird aufgehoben.

**Art. 9**            Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am *tt. Monat jjjj* in Kraft.

*tt. Monat jjjj*

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Hans-Rudolf Merz

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

---

<sup>45</sup> AS 1995 5362, 1997 2779

## **Sammelverordnung Sicherheit**

### **Erläuterungen zur Eisenbahnverordnung (EBV)**

#### **Art. 12 Abs. 5**

Diese Vorschrift galt bereits bisher. Durch diesen Absatz wird die Regelung in der EBV betreffend die Prüfung der Betriebsvorschriften durch das Bundesamt vervollständigt.

#### **Art. 78 bis 78 b sowie 83a Abs. 2**

Diese Bestimmungen sind aufzuheben, da sie in die neue Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV) aufgenommen werden.

#### **Art. 12b Datenbearbeitung durch das Bundesamt**

Mit dieser Bestimmung werden die rechtlichen Grundlagen für die Datenbearbeitung den heutigen Anforderungen gemäss den Datenschutzbestimmungen angepasst.

---

### **Erläuterungen zur Eisenbahn - Netzzugangsverordnung (NZV)**

#### **Allgemeines**

Die bisherigen Erfahrungen mit den seit dem Jahr 2000 erteilten Netzzugangsbewilligungen (NZV) und Sicherheitsbescheinigungen (SiBe) sind recht gut. In folgenden Bereichen können mit wenigen Änderungen Verbesserungen erreicht werden:

1. Nachweise des sicheren Betriebs der Fahrzeuge
2. Gültigkeitsdauer der SiBe
3. Liste des in sicherheitsrelevanten Funktionen eingesetzten Personals

#### **Erläuterungen**

Artikel 7 und 8 sowie Anhang 2

1. Nachweise des sicheren Betriebs der Fahrzeuge

Art. 7 NZV bezieht sich auf Inhalte der NZB nach Art. 3 NZV. Der erste Schritt zum Netzzugang besteht in der Erlangung der NZB. Diese muss mindestens 90 Tage vor Verkehrsaufnahme beantragt werden. Für die SiBe muss mindestens 30 Tage vor Verkehrsaufnahme ein Gesuch eingereicht werden. Eine SiBe kann erst erteilt werden, wenn eine NZB vorhanden ist.

Die genauen Angaben zu den Fahrzeugen sind Teil der SiBe. Häufig kann ein EVU mit dem NZB - Gesuch noch gar keine detaillierten Angaben zu den

Fahrzeugen machen. Falls NZB und SiBe nicht gleichzeitig - und das ist bisher die grosse Ausnahme - beantragt werden, ist ein Nachweis der sicheren Fahrzeuge mit der NZB noch nicht möglich.

Fahrzeug- und streckenspezifischen Angaben gehören also nicht in die NZB, sondern in die SiBe und unter Art. 8 NZV resp. den dazugehörigen Anhang 2. Daher wird der Inhalt der bisherigen Bst. b und c werden in den Anhang 2 übernommen. Für die NZB ist eine Erklärung, dass den Anforderungen eines sicheren Betriebes genügende Fahrzeuge eingesetzt werden, ausreichend. Eine entsprechende Erklärung wird in den Anmeldeunterlagen verlangt.

Da die UIC-Bestimmungen in der AB - EBV referenziert sind und zudem wegen Ersatz durch die Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) abnehmende Bedeutung haben, kann auf den bisherigen Hinweis verzichtet werden.

## 2. Gültigkeitsdauer der SiBe

Die heutige Formulierung in Art. 8 NZV „... und danach zu Beginn eines jedes Fahrplanjahres ...“ führt zu sehr hohen Belastungen der von der SiBe-Erneuerung betroffenen Stellen. Mit der fehlenden Übereinstimmung von Versicherungsjahr und Fahrplanjahr wird dies noch verstärkt. Mit einer möglichen Verlängerung der Gültigkeitsdauer der SiBe, kann der Erneuerungsbedarf über mehrere Jahre und allenfalls unabhängig vom Fahrplanwechseldatum verteilt werden. Die mehrjährige Gültigkeitsdauer der SiBe ist auch im Netzzugang der EU üblich. Es wird daher vorgeschlagen die Gültigkeitsdauer der SiBe in Abhängigkeit der betrieblichen Verhältnisse auf maximal 3 Jahre zu erhöhen. Die betrieblichen Verhältnisse können mit den SiBe-Angaben zu den befahrenen Infrastrukturen und eingesetzten Fahrzeugen differenziert werden. Die Vorlage der Versicherungsnachweise kann mit Auflagen geregelt werden. Bei neu einzusetzenden Fahrzeugen oder neu befahrenen Strecken ist wie bisher eine Erweiterung die SiBe zu beantragen. Damit ist Gewähr geboten, dass die SiBe aktuell bleibt.

## 3. Liste des in sicherheitsrelevanten Funktionen eingesetzten Personals

Die Liste nach Anhang 2 Bst. c verursacht Probleme mit dem Umfang der Listen der grossen EVU. Die SBB-EVU halten diese Listen nur in elektronischer Form vor und stellen sie dem Bundesamt bei Bedarf zur Verfügung. Eine Überprüfung der Angaben der vorgelegten Liste ist höchstens bei kleinen EVU möglich.

Entscheidend für die Aufsichtsbehörde ist die formelle Erklärung, dass die erforderliche Ausbildung bzw. Qualifikation vorhanden ist. Diese ist von der Personalkategorie abhängig. Eine Auflistung der Personalkategorien mit sicherheitsrelevanten Funktionen und zugehöriger Ausbildung bzw. Qualifikation ist daher ausreichend. Die Lösung mit Personalkategorien wird auch im Netzzugang der EU angewendet.

Um dem Bundesamt weiterhin eine einfache Kontrolle über die erfolgten Mutationen von Ausweisen der Triebfahrzeugführenden zu ermöglichen, sind zukünftig die Bestände der Personalkategorien anzugeben.

#### Artikel 24

Nachdem das BAV nicht ständig vor Ort die Abläufe auf dem Eisenbahnnetz beobachten kann, besteht ein Bedürfnis die Infrastrukturbetreiber insofern etwas mehr in die Pflicht zu nehmen, indem die bei ihren Kontrollen festgestellten Unregelmässigkeiten dem BAV zu melden sind.

---

## **Erläuterungen zur Verordnung zum Arbeitszeitgesetz (AZGV)**

### **Art. 1 Abs. 2**

Mit der Neuformulierung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass nicht nur diejenigen Fahrten einer Konzession bedürfen, die im Rahmen eines Linienverkehrs erfolgen. Es wird klargestellt, dass auch Unternehmen dem Arbeitszeitgesetz (AZG; SR 822.21) unterstehen, die Bedarfsverkehr oder linienverkehrsähnliche Fahrten vornehmen oder Rufbusse betreiben. Damit wird dem Willen des Gesetzgebers Rechnung getragen, sollen doch gemäss Botschaft des Bundesrates "jegliche Fahrten, die dem Personenbeförderungsregal unterstehen, die Unterstellung des ausführenden Unternehmens unter das AZG bewirken" (BBI 2005 2531).

### **Art. 4 Abs. 1, 3 und 4**

Private Hilfskräfte werden nur noch von Postagenturen beschäftigt. Der Anwendungsbereich des Artikels ist entsprechend anzupassen.

### **Art. 7**

Die Bestimmung enthält die Ausführungsbestimmungen zur durchschnittlichen täglichen Arbeitszeit. Weil diese aber künftig nicht mehr innert 28 Tagen gewährleistet sein muss, sondern innerhalb eines Jahres, werden die bisherigen Absätze 2 - 6 hinfällig. Sie enthielten allesamt Ausnahmeregelungen, die Abweichungen vom Bemessungszeitraum von 28 Tagen gestatteten und stattdessen die Einhaltung der durchschnittlichen täglichen Arbeitszeit innert eines Jahres verlangten. Mit der Änderung von Artikel 4 Absatz 1 AZG wird die Jahresarbeitszeit nun generell eingeführt. Zu beachten gilt es, dass der Durchschnitt nicht im laufenden Kalenderjahr eingehalten sein muss, sondern stets in Betrachtung der letzten 365 Tage. Weil der Durchschnitt nun übers Jahr berechnet wird ist es nicht mehr nötig zu gestatten, den Durchschnitt in einem geschlossenen Tourenablauf einhalten zu dürfen, da dieser sicher kürzer als ein Jahr ist. Diese Möglichkeit, die das geltende Recht bietet, kann deshalb aufgehoben werden.

### **Art. 9 Abs. 5**

Es handelt sich um die gleiche terminologische Anpassung wie in Artikel 4.

### **Art. 10 Abs. 3 Einleitungssatz und Bst. d und e**

Bei der Änderung von Bst. d handelt sich um die gleiche terminologische Anpassung wie in Artikel 4 und 9. Der bisherige Bst. e wird aufgehoben und in den Einleitungssatz von Absatz 3 integriert. Der Grund liegt darin, dass es sich bei der Zustimmung der beteiligten Arbeitnehmer oder ihrer Vertreter nicht um einen separaten Anwendungsfall handelt, um von den gesetzlichen Regeln über die Dienstschicht abzuweichen. Dieselbe Korrektur war mit Verordnungsänderung vom 2. November 2005 schon in Artikel 10 Absatz 2 und in Artikel 12 Absatz 2 vorgenommen worden, unterblieb aber in Artikel 10 Absatz 3 infolge eines gesetzgeberischen Versehens. Die zur Aufhebung beantragte Zustimmung der Arbeitnehmer oder ihrer Vertreter stellt kein besonderes Verhältnis i.S. von Artikel 21 AZG dar und hat deshalb als eigenständiger Grund für eine Ausnahme vom Gesetz gar keine gesetzliche Grundlage.

### **Art. 18 Abs. 2**

Der Absatz wird durch die Einführung der Jahresarbeitszeit hinfällig.

### **Art. 25 Abs. 1**

Weil Artikel 16 AZG für Jugendliche neu die Sonderschutzvorschriften des Arbeitsgesetzes als anwendbar erklärt, entfällt die Möglichkeit, Jugendliche sonntags und in der Nacht arbeiten zu lassen. Entsprechend verliert der aufzuhebende Absatz seinen Sinn.

---

## **Erläuterung zur Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmung im Personen- und Güterverkehr (STUV)**

Im Ingress erfolgt der Verweis auf die neue gesetzliche Grundlage Artikel 5, 6 und 13 des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen.

### **Art. 3 Absatz 5 (neu)**

Der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit ist eine Voraussetzung, die im Rahmen der Zulassungsbewilligung geprüft werden muss.

Gemäss Anhang 1 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse wendet die Schweiz Rechtsvorschriften an, die mit den einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts gleichwertig sind. Die im Anhang 1 des Abkommens erwähnte Richtlinie 96/26/EG zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/76/EG soll durch eine Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates zur

Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ersetzt werden.

Der neue Absatz 5 soll analog dem Vorschlag der europäischen Kommission vom 6. Juli 2007 (KOM 2007) 263, 2007/0098 COD angepasst werden. Es wird damit möglich, die finanzielle Leistungsfähigkeit mit einer Bürgschaft oder Bankgarantie einer oder mehrerer Banken oder Finanzinstituten nachzuweisen.

#### **Art. 6d (Ergänzung)**

Die Ausnahme zur Mitführungspflicht soll nicht für alle, sondern ausschliesslich für die im konzessionierten Linienbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge gelten. Linienbusverkehre mit eidgenössischen oder kantonalen Bewilligungen müssen wie bisher eine beglaubigte Kopie der Zulassungsbewilligung mitführen. Es handelt sich lediglich um eine Präzisierung, welche der bisherigen Praxis entspricht.

---

### **Erläuterungen zur Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV)**

Die Gesetzesgrundlage für die Abgeltung der Seilbahnen bildet neu Artikel 18a des Seilbahngesetzes.

Die Bestimmungen der KAV gelten neu für den Schmalspurgüterverkehr nicht mehr.

Weitere Anpassungen wurden keine vorgenommen.

---

### **Erläuterungen zur Strassenverkehrskontrollverordnung und Verkehrsregelnverordnung**

Auch für die Lenker von Strassenfahrzeugen, welche im konzessionierten und grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzt werden, soll ein Alkoholverbot gelten. Dabei wird derselbe Grenzwert übernommen, wie er im Rahmen Via sicura für Personen geplant ist, welche berufsmässig Personentransporte oder mit schweren Motorwagen Gütertransporte durchführen oder die gefährliche Güter transportieren.

---

### **Erläuterungen zur Schiffbauverordnung**

Artikel 1 Absatz 2

Mit der Aufnahme der Artikel 43 und 45 Absatz 1 und 2 wird die Revision der Binnenschiffahrtsverordnung (BSV) vom 2. Mai 2007 ergänzt. Damit gelten diese Bestimmungen der Schiffbauverordnung auch für die nicht

konzessionierten Schifffahrtsunternehmen, wie dies bereits mit der Revision der BSV vom Bundesrat beschlossen wurde.

#### Artikel 44 Absatz 4 und 5

Die Bestimmungen der Verordnung vom xx. xx. 2009 über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich gelten sinngemäss auch für die Besatzung, der vom Bund konzessionierten Schifffahrtsunternehmen, soweit dies mit Rücksicht auf die Besonderheiten der Schiffe, ihres Betriebes und der Anlagen möglich ist.

Insbesondere die Grenzwerte für Alkohol und Drogen, das Verfahren zur Kontrolle der Dienstfähigkeit, die Massnahmen, die Verwaltungsmassnahmen sowie das Verbot der sicherheitsrelevanten Tätigkeit gelten sinngemäss.

Der Besatzung ohne Ausweis kann kein Ausweis entzogen werden. Hierzu zählen Matrosen, Leichtmatrosen, Maschinisten und Hilfsmaschinisten. Aus Gründen des Rechtsgleichheitsgebotes sollten aber für diese Personen dieselben Massnahmen angeordnet werden können. Insbesondere soll die Besatzung ohne Führerausweis hinsichtlich des Verbotes der sicherheitsrelevanten Tätigkeit oder der Verwarnung gleich streng beurteilt werden wie jenes Personal mit einem Führerausweis. Die Umsetzung des Verbots der sicherheitsrelevanten Tätigkeit oder der Verwarnung obliegt den Unternehmen, da das Bundesamt über diese Personen keine Daten verfügt. Diese Massnahmen kann das Unternehmen im Rahmen des Arbeitsverhältnisses aussprechen.

Überdies führt das BAV seit längerer Zeit eine Datenbank über die Ausweise der Schiffsführer der konzessionierten Schifffahrtsunternehmen.

---

## **Erläuterung Verordnung betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über die Verpfändung von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen**

Ersatz eines Ausdrucks

In den Artikeln 1, 7 Absatz 3, 11 und 17 wird der Ausdruck "Schifffahrtsunternehmung" durch "Schifffahrtsunternehmen" ersetzt.

### **Art 7 Abs. 1**

Ersetzt wird der Begriff "der ganzen Unternehmung" mit "dem Unterhalt".

# **Verordnung zur Anpassung von Verordnungen im Rahmen der ersten Phase der Bahnreform 2**

(xxx)

vom ....

---

*Der Schweizerische Bundesrat  
verordnet:*

I

Die nachstehenden Verordnungen werden wie folgt geändert:

## **1. Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983<sup>46</sup>**

*Ersatz von Ausdrücken*

*Im ganzen Erlass werden die folgenden Ausdrücke unter sprachlicher Anpassung ersetzt:*

- a. «Bahnunternehmung» und «Unternehmung» durch «Eisenbahnunternehmen»;
- b. «Bahnanlage» durch «Eisenbahnanlage»;
- c. «Departement» durch «UVEK»;
- d. «Bundesamt» durch «BAV».

*Art. 5 Abs. 1*

<sup>1</sup> Das Bundesamt für Verkehr (BAV) kann in Ausnahmefällen Abweichungen von Vorschriften dieser Verordnung anordnen, um Gefahren für Menschen, Sachen oder wichtige Rechtsgüter abzuwenden.

*Art. 12 Abs. 5*

<sup>5</sup> Betriebsvorschriften, die von den Fahrdienstvorschriften abweichen, sind drei Monate vor der beabsichtigten Inkraftsetzung dem BAV zur Genehmigung zu unterbreiten.

---

<sup>46</sup> SR 742.141.1

*Art. 12b* Datenbearbeitung durch das BAV

<sup>1</sup> Zum Zweck der Verkehrsplanung kann das BAV von den Eisenbahnunternehmen streckenbezogene Daten nach Anhang 3 erheben.

<sup>2</sup> Diese Daten dürfen auch für Studien und Statistiken verwendet und dafür auch an andere Stellen des Bundes oder der Kantone weitergegeben werden.

*Art. 15 Abs. 1*

<sup>1</sup> Die Eisenbahnunternehmen orientieren das BAV über den Zustand ihrer Bauten, Anlagen und Fahrzeuge. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) bestimmt, welche Meldungen sie dem Bundesamt periodisch übermitteln müssen.

*Art 78–78b*

*Aufgehoben*

*Art 83a Abs. 2*

*Aufgehoben*

Anhang 3  
(Art. 12b Abs. 1)

## **Streckenbezogene Daten**

Als streckenbezogene Daten gelten:

- d. Passagierzahlen;
- e. Gütertonnagen, Brutto-, Netto- und Netto-Nettonnagen;
- f. Gütergruppen;
- g. Zugzahlen;
- h. Zugstypen.

## 2. Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998<sup>47</sup>

### *Ersatz von Ausdrücken*

*Im ganzen Erlass werden die folgenden Ausdrücke unter sprachlicher Anpassung ersetzt:*

- a. «Eisenbahnunternehmung» und «Bahnunternehmung» durch «Eisenbahnunternehmen»;
- b. «Unternehmung» durch «Unternehmen»;
- c. «Bundesamt» durch «BAV»;
- d. «LCF durch LCdF» (betrifft nur den französischen Text).;

### *Art. 3 Abs. 1 Einleitungssatz*

<sup>1</sup> Die Bewilligung zum Netzzugang wird vom Bundesamt für Verkehr (BAV) für höchstens zehn Jahre an Unternehmungen erteilt, die:

### *Art. 7 Abs. 1*

<sup>1</sup> Das ersuchende Unternehmen muss nachweisen, dass die Fahrzeuge den Anforderungen eines sicheren Betriebs genügen (Art. 9 Abs. 2 Bst. c EBG). Insbesondere muss sichergestellt sein, dass nur Fahrzeuge eingesetzt werden, die nach der EBV<sup>48</sup> oder nach mindestens gleichwertigen ausländischen Bestimmungen zugelassen sind und deren periodische Kontrolle sichergestellt ist.

### *Art. 8 Sicherheitsbescheinigung*

<sup>1</sup> Die Einhaltung der Bestimmungen über das einzusetzende Personal und die Fahrzeuge, bezogen auf die zu befahrenden Strecken, die Sicherstellung der vorgeschriebenen Haftpflicht sowie die generelle Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen der zu benutzenden Strecken (Art. 9 Abs. 2 Bst. f EBG) sind 30 Tage vor der Betriebsaufnahme und danach mit Ablauf der Gültigkeitsdauer dem BAV mit den notwendigen Nachweisen nach Anhang 2 zu bestätigen.

<sup>2</sup> Das BAV stellt nach erfolgter Prüfung eine Sicherheitsbescheinigung für die entsprechenden Strecken aus.

<sup>3</sup> Die Gültigkeitsdauer wird vom BAV in Abhängigkeit von den betrieblichen Verhältnissen festgelegt. Sie beträgt höchstens drei Jahre.

### *Art. 24 Kontrollrecht der Infrastrukturbetreiberin*

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin hat das Recht, Stichproben bezüglich der Einhaltung der Vorschriften durch die Netznutzerinnen zu machen. Darüber hinausgehende Kontrollen dürfen, ausser bei objektiv erhärtetem Verdacht, den Betrieb nicht behindern.

---

<sup>47</sup> SR 742.122

SR .....

<sup>48</sup> SR 742.141.1

<sup>1</sup>bis Die Infrastrukturbetreiberinnen melden dem BAV im Rahmen dieser Kontrollen festgestellte Unregelmässigkeiten.

<sup>2</sup> Bei offensichtlicher Gefährdung von Passagieren, Dritten, Anlagen oder anderen Zügen kann die Infrastrukturbetreiberin die Weiterfahrt eines Zuges verbieten. Sie informiert darüber innert drei Arbeitstagen das BAV.

Anhang  
2  
(Art. 8 Abs. 1)

## **Nachweise für die Sicherheitsbescheinigung**

Für die fristgerechte Erteilung der Sicherheitsbescheinigung sind dem Gesuch folgende Unterlagen beizufügen:

- a. eine streckenbezogene und nach den Regeln der Qualitätssicherung ausgerichtete Beschreibung des Sicherheitsmanagement-Systems;
- b. eine Risikoanalyse und die gestützt darauf angeordneten Sicherheitsmassnahmen;
- c. eine Liste der mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten betrauten Personalkategorien mit Beständen und formeller Erklärung, wonach die erforderliche Qualifikation vorhanden ist;
- d. eine Liste der einzusetzenden Fahrzeuge und deren Zulassung, gegebenenfalls Typenzulassung;
- e. ein tabellarischer Vergleich der streckenbezogenen Fahrzeuganforderungen mit den tatsächlichen Fahrzeugeigenschaften gemäss Zulassung;
- f. ein Haftpflicht-Versicherungsnachweis oder ein Nachweis gleichwertiger Sicherheiten;
- g. eine formelle Erklärung (Attest) der Netzbenutzerin, dass nach intern erfolgter Prüfung die Sicherheitsbestimmungen in Bezug auf die zu benutzenden Strecken eingehalten werden;
- h. eine formelle Erklärung, wonach die Fahrzeugausrüstung mit der Ausrüstung der Strecken nach den Festlegungen des BAV übereinstimmt oder die Abweichungen im Rahmen der Risikoanalyse nach Buchstabe b auf Tragbarkeit geprüft wurden;
- i. eine formelle Erklärung, dass die Betriebsvorschriften der Infrastrukturbetreiberin eingehalten werden und allfällige Abweichungen deklariert wurden.

### 3. Verordnung zum Arbeitszeitgesetz vom 26. Januar 1972<sup>49</sup> (AZGV)

#### *Ersatz von Ausdrücken*

*Im ganzen Erlass werden die folgenden Ausdrücke unter sprachlicher Anpassung ersetzt:*

- a. "Gesetz" durch "AZG"
- b. "Automobilunternehmen mit öffentlichem Linienverkehr" durch "konzessionierte Automobilunternehmen".

#### *Art. 1 Abs. 2*

<sup>2</sup> Als konzessionierte Automobilunternehmen gelten Unternehmen, die auf Grund einer Personenbeförderungskonzession Fahrten mit Strassenfahrzeugen ausführen.

#### *Art. 4 Abs. 1, 3 und 4*

<sup>1</sup> Das AZG ist unter Vorbehalt der in den Artikeln 5 ff. dieser Verordnung genannten Ausnahmen anwendbar auf private Hilfskräfte, die von Postagenturen beschäftigt werden.

<sup>3</sup> Die Vorschriften in Artikel 7 Absätze 2 und 3 AZG sind auf private Hilfskräfte, die von Postagenturen beschäftigt werden, nicht anwendbar.

<sup>4</sup> Das AZG ist nicht anwendbar auf Familienangehörige und Ablöser von Postagenturinhabern. Ebenso ist es nicht anwendbar auf Verwandte, die mit Postagenturinhabern im gleichen Haushalt leben.

#### *Art. 7 Durchschnittliche tägliche Arbeitszeit*

<sup>1</sup> Die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit nach Artikel 4 Absätze 1 und 2 AZG wird errechnet, indem die in den jeweils vorangehenden 365 Tagen geleistete Arbeitszeit zusammengezählt und durch die Zahl der Arbeitstage geteilt wird.

<sup>2</sup> Werden zur Erreichung des vorgeschriebenen Durchschnitts Ausgleichstage eingeteilt, so zählen diese nicht als Ruhe-, sondern als Arbeitstage.

#### *Art. 9 Abs. 5*

<sup>5</sup> Den privaten Hilfskräften, die von Postagenturinhabern beschäftigt werden, dürfen im Kalenderjahr höchstens 300 Stunden Überzeitarbeit durch Geldleistungen abgegolten werden.

#### *Art. 10 Abs. 3 Einleitungssatz und Bst. d und e*

<sup>3</sup> In den nachstehenden Fällen kann die Dienstschrift mit Zustimmung der beteiligten Arbeitnehmer oder ihrer Vertreter ausgedehnt werden, sofern sie im Durchschnitt von 28 Tagen 13 Stunden nicht überschreitet und an einzelnen Tagen höchstens 14 Stunden beträgt:

---

<sup>49</sup> SR 822.211

- d. für Arbeitnehmer in Postagenturen, zur Sicherstellung der Zufuhr der Postsachen am Morgen und der Abfuhr am Abend mit dem gleichen Personal, sofern die Fahrplangestaltung dazu zwingt.

e. *Aufgehoben*

*Art. 18 Abs. 2*

*Aufgehoben*

*Art. 25 Abs. 1*

*Aufgehoben*

## **4. Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr vom 1. November 2000<sup>50</sup> (STUV)**

*Ersatz eines Ausdrucks*

In den Artikeln 1 Absatz 1, 6b Absatz 1 und 6c Absatz 1 wird der Ausdruck „Strassentransportunternehmung“ durch „Strassentransportunternehmen“ ersetzt. Die damit zusammenhängenden grammatikalischen Änderungen sind vorzunehmen.

*Ingress*

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf die Artikel 6 Absatz 2, 7 Absatz 2 und 13 des Bundesgesetzes vom 20. März 2009<sup>51</sup> über die Zulassung als Strassentransportunternehmen sowie in Ausführung von Artikels 5 des Abkommens vom 21. Juni 1999<sup>52</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen),

**Art. 3            Abs. 5**

<sup>5</sup> Abweichend von den Absätzen 1 - 4 kann als Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit eines Unternehmens eine Bürgschaft oder Bankgarantie einer oder mehrerer Banken oder anderer Finanzinstitute über die in Absatz 4 genannten Beträge vorgelegt werden. Die Bankgarantie oder Bürgschaft kann vom Bundesamt für Verkehr (BAV) in Anspruch genommen und nur mit ihrer Zustimmung freigegeben werden.

**Art. 5            Abs. 4**

<sup>4</sup> Die Prüfungsträgerschaft ist berechtigt, eine Prüfungsgebühr zu erheben, die vom BAV zu genehmigen ist.

---

<sup>50</sup> SR 744.103

<sup>51</sup> SR.....

<sup>52</sup> BBl 1999 6971

**Art. 6d**      **Abs. 2**

<sup>2</sup> Absatz 1 gilt nicht, wenn das Fahrzeug im konzessionierten Linienverkehr nach Artikel 6 Buchstabe a der Verordnung... über die Personenbeförderung eingesetzt wird.

**5. Verordnung vom 18. Dezember 1995<sup>53</sup> über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV)**

*Ingress*

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf die Artikel 57 und 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>54</sup> (EBG),

auf die Artikel 33 und 63 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 (PBG)

und auf Artikel 18a des Seilbahngesetzes vom 23. Juni 2006<sup>55</sup> (SebG),  
verordnet:

**Art. 1**      **Gegenstand**

Diese Verordnung legt fest, welche Anteile die Kantone an die Abgeltung der durch Bund und Kantone gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr und an die Finanzierung der Eisenbahn- und Seilbahn-Infrastruktur des Regionalverkehrs leisten müssen.

**Art. 3**      **Berechnung der Kantonsbeteiligung**

<sup>1</sup> Die Kantonsbeteiligung an der Abgeltung der gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr (A) und an der Finanzierung der Infrastruktur des Regionalverkehrs (I) wird, unter Berücksichtigung der strukturellen Voraussetzungen, nach folgender Formel berechnet, wobei das Resultat auf ganze Prozent gerundet wird:

a.      Kantonsbeteiligung (A) =  $MSI(A)^3 \times 0.5375 + 0.2$ ;

b.      Kantonsbeteiligung (I) =  $MSI(I)^4 \times 0.733 + 0.15$ .

$MSI$  = Masszahl-Strukturindices nach Artikel 6 Absatz 2.

<sup>2</sup> Die Kantonsbeteiligungen werden mindestens alle vier Jahre neu berechnet. Sie sind im Anhang zu dieser Verordnung aufgeführt.

---

<sup>53</sup> SR 742.101.2

<sup>54</sup> SR 742.101

<sup>55</sup> SR 743.01

*Art. 4* Maximale jährliche Abweichung vom Bundesanteil

<sup>1</sup> Der jährliche Bundesanteil an der Abgeltung der gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr kann höchstens fünf Prozent vom Bundesanteil nach Artikel 33 Absatz 1 PBG abweichen.

<sup>2</sup> Der jährliche Bundesanteil an der Finanzierung der Infrastruktur des Regionalverkehrs kann höchstens fünf Prozent vom Bundesanteil nach Artikel 57 Absatz 1 EBG abweichen.

*Art. 5* Strukturelle Voraussetzungen

Die strukturellen Voraussetzungen bestimmen sich nach der Bevölkerungsdichte und der Privatbahnlänge. Sie werden ausgedrückt in einem Strukturindex für die Abgeltung der gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr SI(A) und einem Strukturindex für die Finanzierung der Infrastruktur des Regionalverkehrs SI(I).

*Artikelverweis des Anhangs:*

Anhang

(Art. 3 Abs. 2)

## **6. Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007<sup>56</sup>**

*Art. 11 Abs. 5 Bst. c*

<sup>5</sup> Die Fahrunfähigkeit gilt als festgestellt, wenn die betroffene Person:

- c. ein Motorfahrzeug im konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr geführt hat, der tiefere Wert der beiden Messungen einer Blutalkoholkonzentration von 0,10 Promille oder mehr, aber weniger als 0,80 Promille entspricht und die Person diesen Wert unterschriftlich anerkennt.

*Art. 12 Abs. 1 Bst. a Ziff. 2<sup>bis</sup>*

<sup>1</sup> Eine Blutuntersuchung ist anzuordnen, wenn:

- a. der tiefere Wert der beiden Atem-Alkoholmessungen:
  3. bei Motorfahrzeugführern und -führerinnen im konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr einer Blutalkoholkonzentration von 0,10 Promille oder mehr, aber weniger als 0,80 Promille entspricht und die betroffene Person das Ergebnis der Messungen nicht anerkennt.

---

<sup>56</sup> SR 741.013

## 7. Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962<sup>57</sup>

*Ingress*

...

gestützt auf die Artikel 55 Absätze 6<sup>bis</sup> und 7 Buchstabe a, 57 und 106 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958<sup>2</sup> (SVG)

sowie Artikel 12 Absätze 1 Buchstabe c und 2 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983<sup>3</sup> über den Umweltschutz (USG),

*Art. 2 Abs. 5*

<sup>5</sup> Fahrunfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung (Angetrunkenheit) gilt für Führer im konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr in jedem Fall als erwiesen, wenn sie eine Blutalkoholkonzentration von 0,1 Gewichtspromillen aufweisen oder eine Alkoholmenge im Körper haben, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt. Als qualifiziert gilt eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr.

## 8. Schiffbauverordnung vom 14. März 1994<sup>58</sup>

*Art. 1 Abs. 2*

<sup>2</sup> Für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Fahrgastschiffen von Schifffahrtsunternehmen ohne eidgenössische Konzession gelten die Artikel 5-12, 17-19, 21-40, 43, 44 Absätze 1-3, 45 Absatz 1-2, 46-49 und 57.

*Art. 5 Abs. 1*

<sup>1</sup> Planung, Berechnung, Bau und Unterhalt der Schiffe und Anlagen müssen nach den anerkannten Regeln der Technik und unter der Leitung von Fachleuten ausgeführt werden.

*Art. 44 Abs. 4-5*

<sup>4</sup> Für die Besetzung der eidgenössisch konzessionierten Schifffahrtsunternehmen gelten die Artikel 14-15, die Kapitel 4-5, 7 und Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung vom xx. xx. 2009<sup>59</sup> über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich sinngemäss.

<sup>5</sup> Die von den Schifffahrtsunternehmen zu bezeichnenden Personen für die Kontrolle der Dienstfähigkeit müssen Mitglieder der Geschäftsleitung sein.

---

<sup>57</sup> SR 741.11

<sup>58</sup> SR 747.201.7

<sup>59</sup> SR 742.xxx

*Art. 45 Abs. 3*

<sup>3</sup> Die eidgenössisch konzessionierten Schifffahrtsunternehmen erstatten dem Bundesamt unverzüglich Meldung bei Mutationen des Schiffsführerbestandes.

## **9. Verordnung vom 11. Januar 1918<sup>60</sup> betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über die Verpfändung von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen**

*Titel*

Verordnung über das Pfandbuch betreffend Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen

*Ersatz von Ausdrücken*

*In den Artikeln 1, 7 Absatz 3, 11 und 17 wird der Ausdruck  
"Schifffahrtsunternehmung" durch "Schifffahrtsunternehmen" ersetzt.  
Im ganzen Erlass wird der Ausdruck "Bundesamt" durch "BAV" ersetzt.*

*Art. 7 Abs. 1*

<sup>1</sup> Unter Pfandobjekt ist für die Eisenbahnunternehmen der Anfangs- und der Endpunkt der zum Pfand eingesetzten Linie und deren kilometrische Länge einzutragen. Bildet die betreffende Strecke nur einen Teil eines grösseren Netzes, so ist vorzumerken, dass zum Pfandobjekt überdies gehöre ein nach Artikel 27 des Gesetzes zu bestimmender Teil des dem Unterhalt zudienenden Materials.

---

<sup>60</sup> SR 747.211.1