

zu 05.028

## **Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2**

**(Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr)**

vom 9. März 2007

---

Sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin  
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr) und die nachstehenden Erlassentwürfe mit dem Antrag auf Zustimmung:

1. Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen (BGST),
2. Bundesgesetz über die Änderung von Erlassen aufgrund der Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr).

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Nationalratspräsidentin, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

9. März 2007

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Micheline Calmy-Rey

Die Bundeskanzlerin: Annemarie Huber-Hotz

---

## Übersicht

### Ausgangslage

*Die Bahnreform ist ein seit Mitte der neunziger Jahre laufender Prozess. Während der Beratungen in den eidgenössischen Räten zur Bahnreform I wurde der Bundesrat beauftragt, weitere Reformen im öffentlichen Verkehr an die Hand zu nehmen. Dieser Forderung kam er mit der Botschaft vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2 nach. Die Vorlage wurde von den Räten mit dem Auftrag zurückgewiesen, die Elemente in verschiedene Pakete aufzuteilen und diese dem Parlament neu vorzulegen.*

### Inhalt der Vorlage

*Diese Vorlage bildet nun das erste dieser Pakete. Sie umfasst die wenig bestrittenen Elemente, namentlich die Revision des Sicherheitsdienstes, die Gleichstellung der Transportunternehmen sowie die Weiterentwicklung früherer Reformen. Im gleichen Zug werden die Erlasse des öffentlichen Verkehrs systematischer geordnet, indem für jeden der Bereiche Infrastruktur, Gütertransport und Personenverkehr jeweils ein eigenes Gesetz geschaffen wird.*

*Die Wahrung der öffentlichen Sicherheit durch das Bahnpolizeigesetz von 1878 ist nicht mehr zeitgemäss. Die Reform will deshalb die Gesetzgebung den heutigen Anforderungen anpassen. Ziel ist eine verbesserte Sicherheit für Reisende, Angestellte und den Bahnbetrieb. Der zukünftige Sicherheitsdienst soll neu im gesamten öffentlichen Verkehr agieren, d.h. auch bei Autobus-, Schifffahrts- und Luftseilbahnunternehmen. Zudem kann er mit der nötigen Bewilligung des Bundes einer privaten Organisation in der Schweiz übertragen werden. Die Aufgaben der Kantons- und der Gemeindepolizei bleiben – bei verstärkter Zusammenarbeit mit dem Sicherheitsdienst – unverändert.*

*Bei der Angleichung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für alle Unternehmen steht die Harmonisierung der Investitionsfinanzierung, das heisst die Gleichbehandlung bei der Finanzierung von Fahrzeugen, Schiffen, Werkstätten und anderen Investitionen in den Verkehrsbereich, im Vordergrund. Weitere Angleichungen betreffen die Steuerbefreiung konzessionierter Leistungen, das Pfandrecht und einige Sonderregelungen im SBB-Gesetz.*

*Ein wichtiges Ziel der vorgeschlagenen Reform sind Effizienzsteigerungen im öffentlichen Verkehr und die nachhaltige Sicherung eines leistungsfähigen Bahnsystems mittels Einführung eines Kennzahlensets. Dieses ermöglicht ein verbessertes Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Einsatz der öffentlichen Mittel. Das Bestellverfahren für den regionalen Personenverkehr wurde entsprechend weiterentwickelt.*

# Inhaltsverzeichnis

<b>Übersicht</b>	<b>2682</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>2686</b>
<b>1 Grundzüge der Vorlage</b>	<b>2687</b>
1.1 Grundlagen und Ziele	2687
1.1.1 Umfeld	2687
1.1.1.1 Zeitliche Einbettung	2687
1.1.1.2 Verkehrspolitische Einbettung der RöVE in der Schweiz	2688
1.1.1.3 Europäische Entwicklung	2689
1.1.1.4 Anlass für die RöVE	2690
1.1.2 Ziele der Vorlage	2690
1.1.3 Schwerpunkte der RöVE	2691
1.1.4 Weitere Reformpakete	2691
1.2 Inhalte der RöVE	2692
1.2.1 Sicherheitsdienst (Bahnpolizei)	2692
1.2.1.1 Bahnpolizei und Bahnpolizeigesetz	2692
1.2.1.2 Gegenwärtige Ausübung der Bahnpolizei	2693
1.2.1.3 Bedrohung im öffentlichen Verkehr	2693
1.2.1.4 Der Weg zur neuen Lösung	2694
1.2.1.5 Vorgeschlagene Lösung für einen Sicherheitsdienst	2695
1.2.1.6 Sicherheitsdienstliche Aufgaben der Transportunternehmen	2695
1.2.2 Verbesserungen der bisherigen Reformen	2697
1.2.2.1 Investitionen des Verkehrsbereichs, Rollmaterialfinanzierung	2697
1.2.2.2 Sonderregelungen im SBB-Gesetz	2700
1.2.2.3 Steuerpflicht	2701
1.2.2.4 Anforderungen an Unternehmen des Linienverkehrs	2703
1.2.2.5 Unabhängigkeit der Unternehmen von den Bestellern	2704
1.2.2.6 Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr (RPV)	2705
1.2.2.7 Anreize im finanziellen Ergebnis	2706
1.2.2.8 Angriff gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs	2707
1.2.2.9 Überarbeitung der Vorschriften über die Genehmigungsverfahren	2707
1.3 Ergebnisse der Vernehmlassung	2708
1.3.1 Vernehmlassung der Vorlage Bahnreform 2	2708
1.3.2 Behandlung in den eidgenössischen Räten	2709
1.4 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen	2709
1.5 Rechtsvergleich und Verhältnis zum europäischen Recht	2709
1.6 Umsetzung	2710
1.7 Erledigung parlamentarischer Vorstösse	2710
1.8 Perspektiven	2710

<b>2 Erläuterungen zu den Gesetzestexten</b>	<b>2710</b>
2.1 Gesetzssystematik	2710
2.2 Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen (BGST)	2712
2.3 Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr)	2716
2.3.1 Personenbeförderungsgesetz (PBG) ( <i>Anhang 1</i> )	2716
2.3.2 Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG); ( <i>Anhang 2</i> )	2729
2.3.3 Kommentar zu den Änderungen anderer Erlasse	2730
2.3.3.1 Verantwortlichkeitsgesetz	2730
2.3.3.2 Obligationenrecht (OR)	2731
2.3.3.3 Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Schweizerischen Post	2731
2.3.3.4 Fusionsgesetz (FusG)	2731
2.3.3.5 Schweizerisches Strafgesetzbuch (StGB)	2731
2.3.3.6 Bundesstatistikgesetz (BstatG)	2732
2.3.3.7 Militärgesetz (MG)	2732
2.3.3.8 Finanzhaushaltsgesetz (FHG)	2732
2.3.3.9 Zollgesetz (ZG)	2732
2.3.3.10 Bundesgesetz über die Stempelabgaben (StG)	2732
2.3.3.11 Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG)	2733
2.3.3.12 Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (StHG)	2733
2.3.3.13 Strassenverkehrsgesetz (SVG)	2734
2.3.3.14 Eisenbahngesetz (EBG)	2735
2.3.3.15 HGV-Anschluss-Gesetz (HGVA nG)	2750
2.3.3.16 Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen	2751
2.3.3.17 SBB-Gesetz (SBBG)	2751
2.3.3.18 Transportgesetz (TG)	2752
2.3.3.19 Seilbahngesetz (SeBG)	2753
2.3.3.20 Trolleybus-Gesetz (TrG)	2753
2.3.3.21 Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG)	2753
2.3.3.22 Arbeitszeitgesetz (AZG)	2754
2.3.3.23 Bundesgesetz über die Schweizerische Verkehrszentrale	2756
2.3.3.24 Geldwäschereigesetz (GwG)	2756
<b>3 Auswirkungen</b>	<b>2756</b>
3.1 Auf den Bund	2756
3.1.1 Finanzielle Auswirkungen	2756
3.1.2 Personelle Auswirkungen	2757
3.1.3 Auf die Haushaltneutralität	2757
3.2 Auf die Kantone und Gemeinden	2757
3.2.1 Finanzielle Auswirkungen	2757
3.2.2 Personelle Auswirkungen	2757
3.2.3 Sonstige Auswirkungen	2757

3.3 Volkswirtschaftliche Auswirkungen	2757
3.3.1 Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen	2757
3.3.2 Auswirkungen auf verschiedene Gesellschaftsgruppen	2758
3.3.3 Aspekte der Anwendung	2758
3.4 Andere Auswirkungen	2758
3.4.1 Auswirkungen auf die Umwelt	2758
3.4.2 Raumordnungspolitische und regionalpolitische Auswirkungen	2758
3.4.3 Weitere Bereiche	2759
<b>4 Verhältnis zur Legislaturplanung</b>	<b>2759</b>
4.1 Verhältnis zur Gesetzesrevision durch die NFA	2759
<b>5 Rechtliche Aspekte</b>	<b>2760</b>
5.1 Verfassungsmässigkeit	2760
5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	2760
5.3 Erlassform	2760
5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse	2761
5.5 Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz	2761
<b>Anhang: Inhalt der Infrastrukturkonzession SBB</b>	<b>2762</b>
<b>Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen</b> <i>(Entwurf)</i>	<b>2767</b>
<b>Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr)</b> <i>(Entwurf)</i>	<b>2771</b>
<b>Bundesgesetz über die Personenbeförderung</b> <i>(Anhang 1)</i>	<b>2809</b>
<b>Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen</b> <i>(Anhang 2)</i>	<b>2829</b>

## Abkürzungsverzeichnis

BSU	Busbetrieb Solothurn und Umgebung
DV	Direkter Verkehr
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ISB	Infrastrukturbetreiberin
KTU	Unternehmen, die über eine Konzession oder Bewilligung nach den Artikeln 6–8 des Personenbeförderungsgesetzes vom ... oder nach den Artikeln 5 und 9 des Eisenbahngesetzes verfügen
MOB	Compagnie du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois, Montreux-Berner Oberland-Bahn
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RPV	Regionaler Personenverkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen SBB
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU
THURBO	Thurbo AG
TRN	TRN SA (Transports régionaux neuchâtelois)
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
ZVB	Zugerland Verkehrsbetriebe AG
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

# Botschaft

## 1 Grundzüge der Vorlage

### 1.1 Grundlagen und Ziele

#### 1.1.1 Umfeld

##### 1.1.1.1 Zeitliche Einbettung

Die Bahnreform ist ein wichtiges Element der Schweizerischen Verkehrspolitik. Sie ist als Prozess zu verstehen, der darauf abzielt, den öffentlichen Verkehr und insbesondere den Schienenverkehr den heutigen Gegebenheiten anzupassen. Das historisch gewachsene System wurde mit der Revision des Eisenbahngesetzes (1.1.1996) und der Bahnreform 1<sup>1</sup> (1.1.1999) schrittweise umgestaltet. Dieser Reformprozess wird nun mit der Bahnreform 2, Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE) fortgesetzt.

#### **Revision Eisenbahngesetz – 1996**

Am 1. Januar 1996 ist die Neuordnung der Regionalverkehrsfinanzierung mit der Revision des Eisenbahngesetzes (Art. 49 ff EBG; SR 742.101) in Kraft getreten. Wesentliche Punkte waren die Einführung des Bestellprinzips, zudem wurden für den Regionalverkehr die Unterschiede in der Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsunternehmen beseitigt. Das heisst, die Bestellung des Regionalverkehrs erfolgt nun stets gemeinsam durch Bund und Kantone, unabhängig davon, welches Unternehmen die Leistung erbringt.

Das Bestellprinzip bedeutet, dass Defizite nicht mehr nachträglich abgedeckt werden. Bund und Kantone bestellen die Angebote der SBB, der Post und der übrigen Transportunternehmen zu einem aufgrund einer Planrechnung im Voraus vereinbarten Preis. Durch dieses System der Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten wird die Unternehmensverantwortung gestärkt. Voraussetzung für diesen Systemwechsel war der Übergang zu einem Spartenmodell (Unterteilung der Betriebskosten- und Leistungsrechnung in bestimmte Sparten, z.B. Infrastruktur, regionaler Personenverkehr, Wagenladungsverkehr).

#### **Bahnreform 1 – 1999**

Die erste Stufe der Bahnreform wurde am 1. Januar 1999 Wirklichkeit. Sie enthielt vier Massnahmen für alle Bahnen, nämlich:

- die rechnerische und organisatorische Trennung von Infrastruktur und Verkehr,
- den Netzzugang,
- die Ausdehnung des Bestellprinzips auf alle Abgeltungen,
- die Liberalisierung des Güterverkehrs.

<sup>1</sup> BBl 1997 I 909

Folgende drei Massnahmen zielten auf die Verselbständigung der SBB ab: Die Beziehung zwischen Staat und Unternehmen wurde neu geregelt, die SBB erhielten eine neue Rechtsform (spezialgesetzliche Aktiengesellschaft) und wurden entschuldet.

Auf EU-Ebene befasst sich die EU-Richtlinie 91/440<sup>2</sup> mit diesem Themenkomplex. Die Massnahmen der Bahnreform 1 entsprechen weitgehend den Punkten, welche diese EU-Richtlinie von den Mitgliedstaaten fordert, nämlich die Staatsbahnen aus der staatlichen Verwaltung herauszulösen und auf dem Schienennetz Wettbewerb – vor allem im Güterverkehr – zu ermöglichen. Das EU-Recht wurde seit der Bahnreform 1 und seit dem Abschluss der bilateralen Verträge Schweiz-EU weiterentwickelt, was aber nicht Gegenstand dieser, sondern erst einer späteren Vorlage sein wird.

### **1.1.1.2 Verkehrspolitische Einbettung der RöVE in der Schweiz**

#### **Service public**

Die Grundversorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsdienstleistungen («Service public») sicherzustellen, ist eine öffentliche Aufgabe. Die Effizienz und die Qualität des Service public sollen nun weiter verbessert werden. Ziel ist es, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nachhaltig über eine regional ausgewogene Versorgung zu befriedigen. Ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz ist zudem ein wichtiger wirtschaftspolitischer Standortfaktor. Aufgabe des Staates ist es, die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich die Unternehmen im Markt behaupten und entwickeln können. Bezüge zur RöVE ergeben sich bei der Beschaffung von Finanzierungsmitteln auf dem Kapitalmarkt für Investitionen in die Sparte Regionaler Personenverkehr (Einführung einer Staatsgarantie) und bei den Anforderungen an den Linienverkehr.

#### **Volksentscheide**

Die Bahnreform 1 und die Verankerung des Verlagerungsziels für den alpenquerenden Güterverkehr in der Verfassung haben die Schweizer Verkehrspolitik entscheidend beeinflusst. Neben der pragmatischen Weiterentwicklung der Verkehrspolitik haben verschiedene Volksentscheide (z.B. Alpenschutzinitiative, Bundesbeschluss zu Bahn 2000, FinöV-Fonds für Eisenbahngrossprojekte) dabei richtungsweisend gewirkt.

#### **Weitere verkehrspolitische Massnahmen**

Neben der Bahnreform als rollendem Prozess beeinflussen folgende wichtige Massnahmen die Rahmenbedingungen im Verkehrssektor:

- die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe,
- der Alpenschutzartikel,
- die beiden neuen Eisenbahn-Alpentransversalen Gotthard und Lötschberg,
- das Konzept Bahn 2000,

<sup>2</sup> Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft.



- der Anschluss der Schweiz an die ausländischen Hochgeschwindigkeitsstrecken.

### **Finanzausgleich und Aufgabenteilung Bund – Kantone**

Das Verkehrssystem muss finanzierbar bleiben. Die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) wird auch Auswirkungen auf die Finanzierung des Verkehrs haben. Die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen soll klarer werden.

#### **1.1.1.3 Europäische Entwicklung**

Die internationale Verflechtung des Personen- und Güterverkehrs nimmt weiter zu. Deshalb ist die Koordination der schweizerischen Verkehrspolitik mit jener Europas notwendig. Der Wandel hin zu mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr steht in der EU seit Längerem zur Diskussion. Auf internationaler Ebene spielen vor allem die Grundsätze gemäss dem Freihandelsabkommen über Dienstleistungen, genannt GATS und die Bestrebungen der EU zur Öffnung des Personennahverkehrs eine wichtige Rolle. Das EG-Recht selbst sieht noch keine verpflichtende Öffnung für den Wettbewerb bei gemeinwirtschaftlichen Aufträgen für den Personennahverkehr auf der Schiene vor. Doch hat die EG-Kommission im Sommer 2006 auf eine Beschwerde eines Transportunternehmens (Connex resp. Veolia) hin entschieden, dass Aufträge für Eisenbahnverkehrsleistungen in geöffneten Märkten wie Deutschland nur in einem fairen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren vergeben werden dürfen. Im gewissen Widerspruch dazu ist der gemeinsame Standpunkt des EG-Ministerrates vom 12. Juni 2006 zum Kommissionsvorschlag KOM (2005) 319 vom 20. Juli 2005 zu einer Marktverordnung im öffentlichen Personenverkehr zu sehen. Gemäss diesem Verordnungsentwurf sind die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen über Konzessionen unterhalb eines bestimmten Schwellenwerts in Notfällen sowie der Personennahverkehr auf der Schiene generell von der Ausschreibungspflicht ausgenommen. Bus- und Strassenbahnverkehrsdienste fallen dagegen darunter. Nach dem Willen des Ministerrates soll es also beliebige Direktvergaben im Eisenbahnbereich geben können, so dass hiermit nicht nur Systeme der Monopolbahnen (wie SNCF in Frankreich) sondern auch Systeme der freien, rechtlich nicht gebundenen Beauftragung (wie derzeit in Deutschland) weitergeführt werden können.

In der Schweiz besteht aufgrund einer Ordnungsbestimmung die Möglichkeit, unter gewissen Bedingungen Transportdienstleistungen im öffentlichen Verkehr auszuschreiben. Dies gilt sowohl für den Bus- wie auch für den Schienenverkehr. Bis heute kam es aber noch zu keiner erfolgreich abgeschlossenen Ausschreibung im Schienenverkehr. Da die Ausschreibungsregeln nur rudimentär sind, sollen sie zu einem späteren Zeitpunkt umfassend formuliert und auf die Entwicklung in der EU abgestimmt werden.

#### **1.1.1.4                   Anlass für die RöVE**

Während der Behandlung der Bahnreform 1 haben alle Beteiligten betont, die Bahnreform sei als Prozess in mehreren Schritten zu verstehen. Einzelne wichtige Fragen blieben deshalb unbehandelt, beispielsweise die Neuordnung der Bahnpolizei. Entsprechende Vorstösse im Parlament verpflichteten den Bundesrat, ein weiteres Reformpaket zu präsentieren. Der Forderung kam er mit der Botschaft vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2 nach. Diese wurde jedoch von den eidgenössischen Räten mit dem Auftrag zurückgewiesen, die Anliegen in verschiedene Pakete aufzuteilen und dem Parlament neu vorzulegen. Diese Vorlage stellt nun mit den in der bisherigen Diskussion wenig umstrittenen und in der Vernehmlassung von vielen ausdrücklich gewünschten Elementen das erste dieser Pakete dar.

#### **1.1.2                    Ziele der Vorlage**

Wie bereits in der Botschaft vom 23. Februar 2005 dargelegt, ist das oberste verkehrspolitische Ziel die Sicherung eines attraktiven und leistungsfähigen Systems im öffentlichen Verkehr. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn schrittweise die Effizienz verbessert und das Kosten-Nutzen-Verhältnis optimiert werden. Die EBG-Revision von 1996 hat einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet. Für diese Vorlage gelten dieselben verkehrs- und finanzpolitischen Ziele.

Für die Benutzer bzw. die Passagiere ist nicht zuletzt die Sicherheit wichtig. Zum attraktiven System soll deshalb auch die mit dieser Vorlage vorgeschlagene Verstärkung des bewährten Zusammenspiels zwischen Polizeiorganen der Kantone und Bahnpolizei bzw. dem Sicherheitsdienst beitragen.

Es hat sich erwiesen, dass ein pragmatisches Vorgehen in Schritten letztlich erfolgreich ist. Ausländische Beispiele zeigen demgegenüber, dass sehr schnelle und weit gehende Reformen oft wieder rückgängig gemacht werden mussten. Die Umsetzbarkeit soll deshalb weiterhin ein wesentlicher Massstab für die Reformschritte bleiben.

Die Verbesserung der Vergleichbarkeit der von den Transportunternehmen erbrachten Leistungen (Kennzahlenset) soll eine weitere Steigerung der Effizienz bewirken. Mit der Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für die öffentliche Hand strebt der Staat an, mit den bedeutenden Summen, die dem System öffentlicher Verkehr zukommen, deutlich höheren Nutzen zu erhalten: Für denselben Aufwand soll mehr öffentlicher Verkehr realisiert werden, dasselbe Verkehrsvolumen soll mit weniger Abgeltung erhältlich sein. Die klare Trennung von politischen und unternehmerischen Funktionen sowie Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen ist dafür eine wichtige Voraussetzung.

Wesentliche Schritte in diese Richtung sind mit der Bahnreform 1 gemacht worden. Sie stand im Zeichen der Verselbständigung und Entschuldung der SBB sowie der Einführung des Netzzugangs. Diese Vorlage soll nun in erster Linie frühere Reformen verbessern.

### **1.1.3 Schwerpunkte der RÖVE**

Für die RÖVE ergeben sich folgende inhaltliche Schwerpunkte:

- Sicherheitsdienst im öffentlichen Verkehr;
- Verbesserungen der bisherigen Bahnreform, namentlich Gleichbehandlung der Transportunternehmen, bessere Übersicht über die Rechtserlasse und die Vereinfachung des Bestellwesens.

### **1.1.4 Weitere Reformpakete**

Für die weiteren Reformpakete vorgesehen sind folgende Schwerpunkte:

- Umsetzung des EU-Rechts unter Berücksichtigung seiner Entwicklung seit dem Abschluss des Landverkehrsabkommens, insbesondere der Interoperabilitätsrichtlinien und der ersten beiden «Bahnpakete», in Schweizer Recht. Zentrales Anliegen ist die Sicherstellung des diskriminierungsfreien Netzzugangs.
- Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung: Vereinfachung des Systems und Anpassung der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen an die neuen Gegebenheiten;
- Ausschreibung von öffentlichen Verkehrsdienstleistungen: Das Thema Wettbewerb soll umfassend diskutiert und die Gesetzesänderungen sollen breit abgestützt werden. Ziel dieses Reformpaketes wird es sein, mehr Rechtssicherheit bei den Ausschreibungen sowie die Abstimmung dieses Instruments mit dem Bestellverfahren zu erreichen. Mit der EBG-Revision von 1996 wurde die Grundlage für den Wettbewerb im bestellten Verkehr geschaffen, eine explizite Regelung für Ausschreibungen auf Gesetzesstufe unterblieb jedoch. In der Abgeltungsverordnung<sup>3</sup> wurden einzelne Grundregeln aufgestellt, diese sind aber nicht sehr weitgehend. Daher wird es eines der Hauptziele sein, in diesem Bereich mehr Rechtssicherheit zu schaffen. Zudem ist heute die Durchführung einer Ausschreibung aufgrund der Formulierung als «Kann»-Vorschrift freiwillig; als Folge davon sind Ausschreibungen bisher praktisch nur im Busbereich vorgenommen worden. Eine Ausschreibung kann heute auch während der Konzessionsdauer vorgenommen werden, ohne dass dafür besondere Gründe vorliegen müssen. Dieser grosse Ermessensspielraum führt längerfristig zu einer Untergrabung des Vertrauens in den Konzessionsschutz und ist für die Rechtssicherheit nicht förderlich. Im Weiteren ist die Einführung von Wettbewerb im öffentlichen Verkehr auf die Entwicklung in der EU abzustimmen: Ein Verordnungsentwurf der EU sieht für Dienstleistungen im Bus- und Strassenbahnverkehr eine Ausschreibungspflicht vor, nimmt aber die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen über Konzessionen unterhalb eines bestimmten Schwellenwerts in Notfällen sowie den Personennahverkehr auf der Schiene generell von der Ausschreibungspflicht aus. Die einzelnen Länder sind aber frei, auch solche Leistungen auszuschreiben.

<sup>3</sup> SR 742.101.1

- Weiteres Vorgehen bei den Pensionskassen von SBB und konzessionierten Transportunternehmen. Der Bundesrat hat diesbezüglich noch keine Entschiede zur Ausarbeitung eigener Vorlage zur Lösung der Pensionskassenprobleme von SBB und konzessionierten Transportunternehmen gefällt.

Gegenstand separater Vorlagen sind:

- die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene (Vernehmlassung abgeschlossen);
- ein neues Sicherheitskontrollgesetz, das den Grundstein für eine neue Sicherheitsphilosophie im UVEK legt: staatliche Kontrolle von Geräten, Anlagen und Fahrzeugen dort, wo erforderlich; Eigenverantwortung von Privaten in den übrigen Bereichen. Dieses Gesetz bringt auch Änderungen der Sicherheitsaufsicht im Eisenbahn- und Strassenverkehrsbereich mit sich (Botschaft des Bundesrates an das Parlament am 9. Juni 2006 verabschiedet).

## **1.2                   Inhalte der RöVE**

Inhaltlich liegen die Schwerpunkte der RöVE auf zwei Themenfeldern:

1. Sicherheitsdienst (Bahnpolizei),
2. Verbesserungen der bisherigen Reformen.

### **1.2.1                   Sicherheitsdienst (Bahnpolizei)**

Wie bereits in der Botschaft vom 23. Februar 2005<sup>4</sup> zur Bahnreform 2 dargelegt, soll die Bahnpolizei auf eine zeitgemässe rechtliche Basis gestellt werden. Der Schutz der Reisenden wird als Aufgabe (neben dem Schutz des ordnungsgemässen Betriebs) hinzugefügt und der Geltungsbereich auf alle öffentlichen Verkehrsmittel ausgedehnt. Die Verbesserung der Sicherheit der Fahrgäste kann den öffentlichen Verkehr attraktiver machen. Daneben hat der Sicherheitsdienst die wichtige Aufgabe, das generelle Gefahrenpotenzial zu senken, welches der Bahnbetrieb an sich für Reisende und Dritte birgt.

#### **1.2.1.1               Bahnpolizei und Bahnpolizeigesetz**

Gemäss dem geltenden Bundesgesetz vom 18. Februar 1878<sup>5</sup> betreffend Handhabung der Bahnpolizei (nachstehend: Bahnpolizeigesetz) sind die Bahnen zur Ausübung des Bahnpolizeidienstes ermächtigt. Ausserdem enthält das Gesetz verschiedene spezifisch auf den Bahnbetrieb bezogene Straftatbestände. Die Bahnen dürfen indessen keine Strafen aussprechen. Als ein Teil der Bahnverwaltung sorgt die Bahnpolizei vorab im Bahnbereich für die Sicherheit des Bahnbetriebs und der Bahnkundinnen und -kunden. Sodann ist sie zur Abmahnung (verbunden mit Strafandrohung), zum Ergreifen dringender Massnahmen sowie zur Erstellung des Bahn-

<sup>4</sup> BBl 2005 2415

<sup>5</sup> SR 742.147.1

polizeirapports ermächtigt. Sie leitet die Rapporte an die kantonale Strafverfolgungsbehörde zur Aufnahme der Strafuntersuchung weiter. Die verfassungsrechtlich den Kantonen zustehende Strafprozesshoheit bleibt unangetastet.

### **1.2.1.2 Gegenwärtige Ausübung der Bahnpolizei**

Die Bahnpolizei ist in der Schweiz im Gegensatz zu anderen Ländern nicht zu einer Sonderpolizei geworden. Das Bahnpolizeigesetz (Art. 12 Abs. 1) bestimmt, dass die Bahnunternehmen ihre Beamten bzw. Bahnangestellten, die zur Ausübung der Bahnpolizei berechtigt sind, bezeichnen. Die Kantone nehmen sie wie die eigenen Polizeiorgane in Pflicht. Hinsichtlich des amtlichen Charakters ist das Personal den staatlichen und kommunalen Polizeiangehörigen gleichgestellt (Art. 12 Abs. 2). Der kantonalen Polizei bleiben die ihr inhärenten Funktionen vorbehalten (Art. 12 Abs. 3).

Aufgrund dieser Regelung haben die beiden Kategorien von Polizeiorganen stark zusammengearbeitet. Dieses Zusammenwirken funktionierte über mehr als ein Jahrhundert im Grossen und Ganzen reibungslos. Es galt stets, dass die Bahnpolizei weder eine Sonderpolizei noch ein Hilfsorgan der örtlichen Polizeibehörde ist.

Es obliegt der Kantons- und der Gemeindepolizei, die öffentliche Ruhe und Ordnung zu gewährleisten und bei Delikten des gemeinen Rechts (Verbrechen und Vergehen) präventiv und repressiv einzuschreiten. Dies gilt auch für das Bahngebiet. Bei Vorkommnissen dieser Art können die Organe der Bahnpolizei gegebenenfalls noch vor der örtlichen Polizei vorsorgliche Massnahmen treffen wie das Anhalten und Zuführen von Verdächtigen an die Kantons- oder Gemeindepolizei, die Aufnahme von Personalien und das Ausfertigen eines Bahnpolizeirapportes. In der Praxis hat sich die Zusammenarbeit mit den Bahnorganen als wertvoll erwiesen, insbesondere wenn bahnbetriebliche Orts- und Sachkenntnisse notwendig sind. Umgekehrt leisten auf Ersuchen der Bahnen die örtlichen Polizeiorgane Hilfe, wenn z.B. Verstösse gegen die Eisenbahnvorschriften die Festnahme randalierender oder gewalttätiger Straftäter notwendig machen.

### **1.2.1.3 Bedrohung im öffentlichen Verkehr**

Die Kriminalität ist in den letzten Jahren geprägt durch zunehmende Gewaltbereitschaft sowie durch Vergehen im Zusammenhang mit der Drogenproblematik. Von diesen Problemen sind die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs nicht verschont. Der öffentliche Verkehr wird in frequenzschwachen Zeiten zunehmend gemieden. Die Fahrgäste sind mit der Sicherheit auf Bahnhöfen und in den Zügen unzufrieden. Hinzu kommen vermehrte Übergriffe auf das Personal und hohe Schadenssummen durch Beschädigungen und Vandalismus. Bedrohungen der Personensicherheit im öffentlichen Verkehr sind folglich auch mit beachtlichen finanziellen Konsequenzen für die Bahnunternehmen verbunden.

Bezüglich der Fahrgastsicherheit gibt es Phänomene, die die Kunden subjektiv wie objektiv bedrohen. Dabei können mindestens zwei Kategorien von Bedrohung unterschieden werden: Zum einen sind es die eigentlichen kriminellen Aktivitäten, die mit Angst um Leben, Gesundheit oder Eigentum verbunden sind, wie beispielsweise Körperverletzung oder Diebstahl. Zum anderen gibt es ein breites Feld von

Belästigungen und Irritationen wie z.B. Verschmutzungen, Anpöbeleien, Drogenkonsum usw., die das Wohlbefinden des Fahrgastes beeinträchtigen.

Im Mittelpunkt der Sicherheitsüberlegungen der Transportunternehmen soll das Wohlbefinden der Reisenden und der potenziellen Fahrgäste stehen. Befragungen zeigen, dass die Angst im öffentlichen Verkehr in unserer Gesellschaft weit verbreitet ist. Sie weisen darüber hinaus auf ein inzwischen bedenkliches Ausmass der persönlich empfundenen Gefährdung der Fahrgäste hin. Auch das Personal fühlt sich immer mehr bedroht. Die vermehrten Übergriffe sind durch die direkt darauf zurückzuführenden Verletzungsfolgen und Arbeitsausfälle ausgewiesen.

Manche Unternehmen werden dieser Entwicklung mit den herkömmlichen Kräften (Doppelfunktion ihres Personals im Kontroll- und Sicherheitsdienst) nicht mehr Herr. Einige haben bereits die Initiative ergriffen und zusätzlich einen Sicherheitsdienst gebildet oder beauftragt (BSU, MOB, RBS, SBB, SOB, SZU, TRN, Turbo, VBZ, ZVB). Der sicherheitsbedingte Handlungsbedarf ist je nach Transportmittel, Strecke und Tageszeit unterschiedlich: Drängen sich in bestimmten Zügen eigentliche sicherheitsdienstliche Massnahmen auf, so sind in anderen eher verstärkte kontrolldienstliche Massnahmen gefragt, um Probleme wie die Zurechtweisung von Reisenden oder den Vandalismus an Fahrzeugen und Anlagen einzuschränken. Es konnte zudem kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Abbau der Zugsbegleitung und dem Anstieg der Kriminalität in den Zügen festgestellt werden.

Veränderungen dieser Rahmenbedingungen werden in der Öffentlichkeit aber in einen engen Zusammenhang mit der Sicherheitsdiskussion gestellt und in den Medien entsprechend kommentiert. Die öffentliche Meinung neigt deshalb dazu, die Individualrisiken im öffentlichen Verkehr höher einzuschätzen, als sie tatsächlich sind, und den Einfluss geänderter Rahmenbedingungen überzubewerten. Insgesamt ist die Personensicherheit in öffentlichen Verkehrsmitteln zu einem Politikum geworden.

#### **1.2.1.4 Der Weg zur neuen Lösung**

Bereits 1964 wurde mit einem Postulat Vetsch verlangt, das Bahnpolizeigesetz von 1878 sei zu revidieren. Ein erster Entwurf für die Revision des Bahnpolizeirechts wurde dem Parlament mit der Revision der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen konzessionierter Transportunternehmen mit Botschaft vom 18. November 1987 vorgelegt (BB1 1988 I 1300). Diese Vorlage wurde jedoch vor allem wegen der Neuregelung der Abgeltung zurückgezogen.

Das Problem der Sicherheit in den Zügen wurde Ende 1991 von der interkantonalen Kommission für den Strassenverkehr (IKSt) – ein Organ der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren – aufgenommen, die eine Arbeitsgruppe eingesetzt hat. Diese hat festgestellt, dass im Bereich «Sicherheit in den Zügen» Handlungsbedarf besteht, der aber regional unterschiedlich ist. Die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren leitete den Bericht dieser Arbeitsgruppe Ende 1993 an den Vorsteher des EVED (heute UVEK) weiter und ersuchte ihn, das Problem näher untersuchen zu lassen.

Im Jahr 1998 wurde eine überarbeitete Vorlage in die Vernehmlassung gegeben. Wegen anderer Prioritäten in der Bahnreform 1 wurde das Geschäft erneut zurück gestellt und nun der RÖVE zugeordnet.

Am 1. August 2001 ist die Bahnpolizei der SBB in ein Tochterunternehmen überführt worden. An diesem Unternehmen ist die Securitas AG mit 49 Prozent des Aktienkapitals beteiligt. Sinn des gemeinschaftlichen Unternehmens ist es, das Know-how der Securitas für Sicherheitsaufgaben, vor allem hinsichtlich der Aus- und Weiterbildung des Personals, zu nutzen. Das Bundesamt für Justiz hat diese Lösung als grundsätzlich zulässig erachtet, aber darauf hingewiesen, dass die gesetzlichen Grundlagen hierfür verbessert werden sollten. Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf soll dieser rechtliche Mangel behoben werden.

### **1.2.1.5 Vorgeschlagene Lösung für einen Sicherheitsdienst**

Das Bahnpolizeigesetz wird im oben erwähnten Postulat Vetsch zu Recht als formal und materiell überholt bezeichnet. Es wird im Licht der veränderten Situation den unterschiedlichen regionalen Bedürfnissen und jenen der Unternehmen angepasst. Mit dem neuen Bundesgesetz sollen die Transportunternehmen die notwendigen Mittel für die Wahrnehmung ihrer sicherheitsdienstlichen Funktionen erhalten, mit maximaler Flexibilität und Anpassung an die jeweilige Bedrohungslage. Regionale Lösungen sind mit einzubeziehen. Zudem ist eine Ausweitung auf Bereiche (z.B. Autobus-, Schifffahrts- und Luftseilbahnunternehmen) angezeigt, die bislang nicht vom Bahnpolizeigesetz erfasst werden. Die neue Vorlage kehrt vom Begriff der Bahnpolizei ab und definiert einen «Sicherheitsdienst» nicht nur für Bahnunternehmen, sondern für alle Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs. Durch die Vorlage erhält der Sicherheitsdienst eine den heutigen Anforderungen genügende gesetzliche Grundlage mit einer klaren Regelung der Kompetenzen.

Die Änderung sieht Folgendes vor:

- Das bestehende Bahnpolizeigesetz wird durch ein neues Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen ersetzt.
- Für die sicherheitsdienstlichen Aufgaben und Kompetenzen in allen öffentlichen Transportmitteln werden klare gesetzliche Grundlagen geschaffen.
- Nebst dem Schutz des ordnungsgemässen Betriebes soll auch die Sicherheit der Reisenden und Angestellten zum Aufgabenbereich der Sicherheitsdienste gehören.
- Die Zuwiderhandlung gegen die Anordnungen der Sicherheitsdienste soll strafbar sein.
- Unter Einhaltung restriktiver Bedingungen soll der Sicherheitsdienst einer privaten Organisation übertragen werden können.

### **1.2.1.6 Sicherheitsdienstliche Aufgaben der Transportunternehmen**

Das bewährte Zusammenspiel zwischen Polizeiorganen und Bahnpolizei bzw. Sicherheitsdienst soll mit dieser Vorlage noch verstärkt werden. Die Aufgabe der Kantons- und Gemeindepolizei, für Ruhe und Ordnung auf ihrem Gebiet zu sorgen, wird durch die Vorlage in keiner Weise tangiert. Dies entbindet aber andererseits die öffentlichen Transportunternehmen nicht von der Verpflichtung, selber Massnahmen

zu treffen, damit die Reisenden während der Fahrt soweit als möglich vor strafbaren Handlungen, Belästigungen usw. geschützt werden. Dazu sind sie schon aufgrund des Transportvertrages verpflichtet. Die Hektik und die Gefahren des Reisens rechtfertigen den Einsatz von geeignetem, speziell ausgebildetem Personal, für das die minimale Ausbildung festgelegt wird. Eine maximale Effizienz bei der Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit, verbunden mit einem optimalen Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen, kann im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel am besten durch die Transportunternehmen selbst sichergestellt werden.

Die Aufgaben der Sicherheitsdienste beschränken sich auf die Durchsetzung von Hausrecht und Transportvertrag und finden dort ihre Grenzen, wo die kantonale Polizeihöheit beginnt. Soweit für die Strafverfolgung unterstützende Kompetenzen erteilt werden, sind diese sehr eingeschränkt und gehen nicht wesentlich über die Rechte hinaus, die auch Privatpersonen zustehen. Der Bereich polizeilicher Sicherheitsaufgaben der Sicherheitsdienste der Transportunternehmen ist damit marginal.

Zwei Arten von Sicherheitsdiensten stehen zur Auswahl: Die Transportunternehmen treffen nach einer Analyse der Bedrohung auf ihrem Netz nötigenfalls die geeigneten Massnahmen. Diese können darin bestehen, eine Transportpolizei mit ausschliesslichen Sicherheitsaufgaben einzuführen oder besonders ausgebildetes Betriebs- oder Fahrpersonal mit diesen Aufgaben zu betrauen (sog. Doppelfunktion).

Artikel 4 Absatz 3 des Entwurfs für ein Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen delegiert die Regelung der Ausbildung und Ausrüstung an den Bundesrat. Die Bewaffnung ist auf Schlagstöcke und Reizstoffe beschränkt. Auf die Ausrüstung der Sicherheitsdienste mit Schusswaffen wird verzichtet.

Die Transportunternehmen können den Sicherheitsdienst im Rahmen von Betriebsvereinbarungen zusammen ausüben oder mit Bewilligung des Bundesamts für Verkehr (BAV) an eine private Organisation mit Sitz in der Schweiz übertragen. Die Transportunternehmen bleiben aber für die ordnungsgemässe Erfüllung der übertragenen Aufgaben verantwortlich. Das Ziel ist also nicht eine generelle Privatisierung oder gar Kommerzialisierung der Transportpolizei, sondern die Konzentration der Transportpolizei in einer besonderen Organisation, an welcher zur Nutzung spezifischen Fachwissens auch private Sicherheitsdienste beteiligt werden können. Solche Sicherheitsdienste verfügen in der Regel nicht über staatliche Zwangsmittel. Durch den eingeschränkten Einsatzbereich mit nur minimalen Zwangskompetenzen wird die vorgesehene Delegation an private Sicherheitsdienste vertretbar. Nebst dem Personal mit Doppelfunktion benötigt auch das Personal der Transportpolizei eine umfassende unternehmensspezifische und bahnbetriebliche Ausbildung. So wurden z.B. viele der bisher bei den SBB eingesetzten Bahnpolizisten aus dem Bahnunternehmen selbst rekrutiert.

Die Kosten für den Sicherheitsdienst sind als Betriebsaufwand des Unternehmens in die Kostenrechnung aufzunehmen (Finanzierung nach den üblichen Kriterien). Bei höheren Kosten als bisher muss die Finanzierung durch das Unternehmen aus Beförderungsentgelten erfolgen, oder die Besteller erhöhen ihre Abgeltungen.



## 1.2.2 Verbesserungen der bisherigen Reformen

Mit der vorliegenden Reform sollen Regelungslücken geschlossen und Verbesserungen erreicht werden in den folgenden Bereichen:

Bereich	Massnahmen	Gesetzesartikel
1. Investitionen des Verkehrsbereichs	Finanzierung Betriebsmittel; Pfandrecht	PBG Art. 35, 40; SR 742.211 <sup>6</sup> , Art. 9
2. Sonderregelungen im SBB-Gesetz	Infrastrukturkonzession; Strategische Ziele Rechnung und Budget	SBBG Art. 4; SBBG Art. 7a; SBBG Art. 17–18
3. Steuerpflicht	Steuerbefreiung	StHG Art. 23; DBG Art. 56
4. Anforderungen im Linienverkehr	Transport; Fahrplan; Tarife	PBG Art. 12–27
5. Unabhängigkeit der Unternehmen	Verwaltungsrat ohne Besteller	PBG Art. 29
6. Bestellverfahren im RPV	Dauer; Kennzahlen; Qualität	PBG Art. 28–31
7. Anreize im finanziellen Ergebnis	Gewinn; EK-Verzinsung	PBG Art. 36
8. Angriff gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs	Strafbare Handlungen von Amtes wegen verfolgen	PBG Art. 58; EBG Art. 88; GüTG Art. 51a
9. Überarbeitung der Vorschriften betreffend Genehmigungsverfahren	Wichtige Grundsätze von EBV neu auf Gesetzesstufe	EBG Art. 17–23

### 1.2.2.1 Investitionen des Verkehrsbereichs, Rollmaterialfinanzierung

Wie bereits in der Botschaft vom 23. Februar 2005 dargelegt, sollen mit der vorliegenden Reform die gesetzlichen Rahmenbedingungen für alle Unternehmen angeglichen werden. Die nachfolgenden Erläuterungen zu den neuen Regelungen sind in dieser Zusatzbotschaft an einigen Stellen ausführlicher als in der ersten Botschaft. Falls materielle Änderungen vorgenommen wurden, wird ausdrücklich darauf hingewiesen.

#### Ausgangslage

Die Harmonisierung der Investitionsfinanzierung, die mit einer Motion der KVF-Ständerat gefordert wird, erfordert, dass Fahrzeuge, Schiffe, Werkstätte und andere Investitionen des Verkehrsbereiches aller Transportunternehmen gleich finanziert

<sup>6</sup> Bundesgesetz vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen.

werden können. Um den Verkehrsbereich möglichst marktkonform auszugestalten, aber auch aus budgetären Gründen empfiehlt sich eine Finanzierung ohne direkten Einsatz staatlicher Mittel. Umgekehrt zeigt das Beispiel der SBB, dass die Bonität des Staates im Hintergrund genutzt werden kann, um merklich tiefere Kapitalkosten zu erreichen.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die Rollmaterialfinanzierung.

Für private Investoren wird die Finanzierung von Rollmaterial zusätzlich erschwert, da das Rollmaterial gemäss Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (SR 742.211) zusammen mit der Infrastruktur dem Eisenbahnpfandrecht untersteht. Da es sich dabei um ein Gesamtpfand handelt, wird auch neu erworbenes Rollmaterial automatisch ins bestehende Pfandobjekt integriert. Dies erfolgt unabhängig von einer Beteiligung des Pfandgläubigers an der Finanzierung des neuen Rollmaterials.

### **Rollmaterial**

Die meisten Privatbahnen und einige Schiffs- und Busbetriebe haben bis anhin ihre Investitionen im Verkehrsbereich, insbesondere Rollmaterialbeschaffungen der Eisenbahnen, über zinslose, rückzahlbare Darlehen aus den Rahmenkrediten (Art. 56 EBG) finanziert. Seit Mitte 2001 hat der Bund mangels finanzieller Mittel keine neuen Beschaffungen mehr in die Planung aufgenommen. Es werden also nach Abschluss der bis dahin vereinbarten Beiträge keine weiteren Darlehen mehr gewährt. Alle übrigen Unternehmen, welchen keine Darlehen gewährt worden waren, mussten für Investitionen des Verkehrsbereichs Eigenkapital oder verzinsliche Fremdmittel einsetzen. Die SBB waren für Rollmaterialkäufe von der Finanzierung über zinslose Darlehen (Art. 56 EBG) immer ausgeschlossen, können aber auf Bundesgeld zurückgreifen und profitieren somit von niedrigen Zinssätzen. Ausserdem sichert der Bund den SBB mit einer Staatsgarantie bei Eurofima (Rollmaterialfinanzierungsgesellschaft der europäischen Staatsbahnen) die zinsgünstige Geldbeschaffung. Ein Verzicht darauf würde eine Verschlechterung der Rahmenbedingungen bedeuten und damit dem Ziel der Bahnreform 2 nicht entsprechen.

Für einige integrierte Unternehmen können sich aus der Umsetzung der Vorgabe, für den Bereich Infrastruktur eine separate Bilanz und Anlagenrechnung zu führen (vgl. Art. 66 Abs. 2 EBG), zusätzliche Schwierigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im Verkehrsbereich ergeben. Die im Bereich Infrastruktur nicht benötigten Abschreibungsmittel dürfen nämlich nicht mehr im Verkehrsbereich verwendet werden. Das BAV wird mit den betroffenen Unternehmen im Einzelfall nach temporären Lösungen suchen, um unerwünschte Härten in der Umstellungsphase abzumildern.

Ziel im Bereich Rollmaterial ist die Harmonisierung der Finanzierungsbedingungen. So sollen alle Bahnen dieselben Bedingungen wie die SBB erhalten. Um eine Gleichstellung zwischen SBB und übrigen Bahnen zu erreichen, müssen die Privatbahnen von einer Staatsgarantie (allenfalls über Eurofima) profitieren können (siehe zu diesem Punkt auch Art. 34 PBG). Erfahrungen und Aussagen von Banken zeigen, dass dank einer Staatsgarantie mit einer Zinsreduktion von jeweils bis 0,8 Prozentpunkte gerechnet werden darf. Bei einem Restbuchwert der Privatbahnfahrzeuge von total ca. 2 Milliarden Franken bedeutet das Abgeltungsreduktionen von jährlich

ca. 15 Millionen Franken für die öffentliche Hand. Aufgrund der definierten Aufgabenteilung müssten die Kantone ca. 50 Prozent dieser Garantie aufbringen, was aber kaum praktikabel ist. Zudem verzichtete der Bund bisher auch im Falle der SBB auf eine Abwälzung der Garantiekosten auf die Kantone. Würde er dies in Zukunft nur bei den Privatbahnen machen, ergäben sich ungerechtfertigte Wettbewerbsnachteile. Gemäss Artikel 21 Absatz 4 Buchstabe e des Finanzhaushaltgesetzes (FHG; SR 611.0) ist für die Übernahme von Bürgschaften und sonstigen Gewährleistungen ein Verpflichtungskredit notwendig. Die Botschaft für diesen Verpflichtungskredit wird dem Parlament nach Gutheissen dieser Vorlage durch die Räte mit separater Botschaft unterbreitet.

Die Lösungsvariante, allen konzessionierten Transportunternehmen den Zugang zu Eurofima zu ermöglichen, ist nicht umsetzbar. Eurofima steht nur für Staatsbahnen offen. Entweder müssten die Mitglieder die Statuten ändern und Eurofima auch für konzessionierte Privatbahnen und Busunternehmen öffnen, oder der Bund erklärt alle konzessionierte Privatbahnen und Busunternehmen zu Staatsbetrieben, was auch über das Ziel hinausschiessen würde.

Die Besteller gemäss Artikel 28 PBG setzen sich für effiziente und kostengünstige Investitionen ein. Das beinhaltet insbesondere, dass die Investitionspläne der subventionierten Transportunternehmen im Auge behalten werden.

Die Abgeltungsverordnung sieht bereits heute vor, dass Kapitalkosten nur dann in die RPV-Offerten aufgenommen werden dürfen, wenn eine Genehmigung der Besteller vorliegt. Die Investitionsvorhaben werden also ohnehin von den Bestellern geprüft. In Absprache mit den Kantonen beurteilt das BAV den Nutzen bzw. die Notwendigkeit der Anschaffungen und prüft, ob die zusätzlich beanspruchten Abgeltungsmittel für Zinsen und Abschreibungen vorhanden sind.

### **Pfandrecht**

Das geltende Gesetz von 1917 zum Pfandrecht (Eisenbahnpfand) verfolgt gleichzeitig zwei Ziele: Einerseits soll es die Verpfändung von Aktiven zum Zweck der Mittelbeschaffung ermöglichen, andererseits soll es die Aufrechterhaltung des «Service public» unter allen Umständen sicherstellen. Um dies zu erreichen, weicht das Gesetz in gewissen Punkten von den ordentlichen gesetzlichen Bestimmungen über das normale Pfandrecht und die Zwangsvollstreckung ab. Einerseits bezieht sich das Eisenbahnpfandrecht im Widerspruch zum Grundsatz der Spezialität auf mehrere Pfandobjekte (Gesamtpfand), die ihre rechtliche Eigenständigkeit jedoch vollständig bewahren. So bleiben dem Verpfänder im Gegensatz zu den allgemeinen Bestimmungen über die Verpfändung einer beweglichen Sache die Exklusivrechte über alle beweglichen und unbeweglichen Elemente erhalten, aus denen sein Eigentum besteht. Andererseits sieht das Gesetz spezielle Bestimmungen in Zusammenhang mit der Zwangsvollstreckung für Bahnunternehmen vor. Diese Bestimmungen stellen die Aufrechterhaltung des «Service public» unter allen Umständen sicher. Aus diesen Abweichungen ergibt sich, dass das Bahngebiet, das direkt und zwangsläufig an die Erfüllung der Transportleistungen gebunden ist, verpfändet werden kann, obwohl es ein öffentliches Gut darstellt (in einigen europäischen Ländern ist dies grundsätzlich nicht möglich).

Dieses Konstrukt genügt den heutigen Rahmenbedingungen nicht mehr. Seit im Rahmen der ersten Etappe der Bahnreform der Netzzugang eingeführt wurde, hat das Gesamtpfand keine Existenzberechtigung mehr. Mit dem Netzzugang besteht

keine Notwendigkeit mehr, das Schicksal des Rollmaterials und dasjenige der Infrastruktur aneinander zu binden, um die Aufrechterhaltung des Service public jederzeit sicherzustellen. Denn es reicht, wenn das Fortbestehen der Infrastruktur, die von einem Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten betrieben wird, sichergestellt ist; die Transportleistungen können auch bei anderen Anbietern bestellt werden. Weiter muss das Unternehmen gewisse Sicherheiten für die Privatfinanzierung bieten können. Weder die öffentliche Hand noch die Finanzinstitute haben ein Interesse daran, im Rahmen der Finanzierung des Rollmaterials die gesamte Infrastruktur zu verpfänden. Im Extremfall könnte dies dazu führen, dass Zahlungsschwierigkeiten des Verkehrsbereichs auch auf die Infrastruktur ausstrahlen, wo an sich andere Finanzierungsregeln gelten. Es kann aber auch der gegenteilige Fall eintreten.

Aus diesem Grund wird das Rollmaterial vom Geltungsbereich des Eisenbahnpfandrechts ausgenommen. So kann vermieden werden, dass dieses Material bei der Liquidation des Transportunternehmens im Rahmen einer Zwangsversteigerung «en bloc» mit dem Pfandgegenstand verkauft wird. Dadurch gewinnt die Finanzierung von Rollmaterial für private Investoren an Attraktivität.

Als zusätzliches Instrument wird ein selbständiges Register (analog zum Luftfahrtregister) eingeführt, um spezielle Verpfändungen zu ermöglichen. Nur unter dieser Bedingung könnten private Investoren in den Genuss des Vorzugsrechts auf das Rollmaterial kommen, das vom Transportunternehmen gekauft wurde. Da gegenwärtig Bestrebungen laufen, ein internationales Pfandrecht einzuführen, wird auf eine nationale Lösung verzichtet. Wenn sich in den nächsten Jahren jedoch keine internationale Lösung ergibt, soll ein schweizerisches Register eingeführt werden.

### **1.2.2.2 Sonderregelungen im SBB-Gesetz**

Wie bereits in der Botschaft vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2 dargelegt, wird für die SBB eine neue Regelung der Infrastrukturkonzession und der Genehmigung von Rechnung und Budget vorgeschlagen.

#### **Infrastrukturkonzession für die SBB**

Nach Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) benötigt eine Konzession, wer eine Eisenbahninfrastruktur bauen und betreiben will. Die Konzession wird vom Bundesrat nach Anhören der betroffenen Kantone erteilt. Der Bundesrat ist auch zuständig für den Widerruf der Konzession.

Für die SBB besteht eine Ausnahmeregelung: Sie bedürfen aufgrund von Artikel 4 Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG; SR 742.31) keiner Konzession für die Eisenbahninfrastruktur. Die Bundesversammlung genehmigt nach Artikel 4 Absatz 3 SBBG den Bau oder Erwerb weiterer Eisenbahnstrecken; für die Stilllegung, Veräusserung und die Verpachtung von Eisenbahnstrecken der SBB ist nach Artikel 4 Absatz 4 SBBG der Bundesrat zuständig.

Die unterschiedlichen Regelungen für Privatbahnen und SBB widersprechen dem Ziel der Gleichbehandlung der verschiedenen Unternehmen. Vor allem aber werden Restrukturierungen und neue Aufgabenteilungen erschwert, indem jede Veränderung bei den SBB dem Parlament unterbreitet werden muss, Veränderungen bei den

Privatbahnen aber vom Bundesrat oder dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (einvernehmliche Konzessionsübertragungen) genehmigt werden können.

Die SBB werden deshalb wie die übrigen Bahnen der Pflicht zum Erwerb einer Eisenbahninfrastruktur-Konzession unterstellt; die Ausnahmebestimmung Artikel 4 Absatz 1 SBBG wird aufgehoben. Dies hat zur Folge, dass für die Genehmigung des Baus oder Erwerbs weiterer Eisenbahnstrecken nicht mehr die Bundesversammlung zuständig ist, sondern der Bundesrat kraft seiner Kompetenz, Konzessionen für Eisenbahninfrastrukturen zu erteilen. Wichtige Infrastrukturen werden aber auch in Zukunft vom Parlament beschlossen werden, da dafür eine besondere Finanzierung (z.B. aus dem Fonds für Eisenbahngrossprojekte oder aus dem Infrastrukturfonds) erforderlich ist.

In den Übergangsbestimmungen des EBG wird vorgesehen, dass im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Artikels bestehende Eisenbahninfrastruktur der SBB bis Ende 2020 als konzessioniert gilt. Im Anhang zu dieser Botschaft werden die einzelnen, auf der Basis von Parlamentsbeschlüssen durch die SBB gebauten oder erworbenen Strecken aufgelistet.

### **Genehmigung von Rechnung und Budget der SBB**

Der Bundesrat hat gemäss SBBG die Rechnung und das Budget zu genehmigen. Bei allen Privatbahnen ist, wie bei Aktiengesellschaften üblich, die Geschäftsleitung für das Budget verantwortlich. Hingegen ist die Genehmigung der Rechnung Sache der Generalversammlung. Laut SBBG fungiert der Bundesrat als Generalversammlung, solange der Bund 100 % des Aktienkapitals hält. Diese Bestimmung widerspricht dem Ziel der Gleichbehandlung der Unternehmen und der Trennung von Eigenerfunktion (Bund) und Geschäftsführung (SBB-Geschäftsleitung).

Deshalb ist der Bundesrat aus seiner Genehmigungspflicht für das SBB-Budget zu entlassen, und die Genehmigung der Rechnung soll sich nur noch auf die aktienrechtliche Genehmigung durch die Generalversammlung beschränken. Die Sonderbestimmungen zu Budget und Rechnung im SBBG sind zu streichen.

### **1.2.2.3 Steuerpflicht**

Gemäss Artikel 21 Absatz 2 SBBG sind die SBB im Rahmen ihrer Aufgabe als Anbieterin der Eisenbahninfrastruktur und als Transportunternehmen von jeder Besteuerung durch die Kantone und Gemeinden befreit (Ausnahme: Liegenschaften, die keine notwendige Beziehung zum Betrieb des Unternehmens haben). Gemäss Artikel 56 Buchstabe d des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1990 über die direkte Bundessteuer (DBG; SR 642.11) gilt hingegen die Steuerbefreiung nur für «konzessionierte Verkehrsunternehmen, die von verkehrspolitischer Bedeutung sind und im Steuerjahr keinen Reingewinn erzielt oder im Steuerjahr und den zwei vorangegangenen Jahren keine Dividenden oder ähnliche Gewinnanteile ausgerichtet haben».

Ähnlich wie die SBB sind auch öffentlich-rechtliche Anstalten steuerbefreit, so beispielsweise die Post im Bereich der monopolisierten Tätigkeit.

Aufgrund von Artikel 23 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden vom 14. Dezember 1990 (StHG<sup>7</sup>) können die Kantone «konzessionierte Verkehrsunternehmen ganz oder teilweise von den Steuern befreien, wenn die verkehrspolitische Bedeutung des Unternehmens und dessen finanzielle Lage es rechtfertigen».

Grundsätzlich bestünde aufgrund der aktuellen Regelung für alle abgeltungsberechtigten Unternehmen die Möglichkeit, eine gewisse Steuerbefreiung zu erreichen. Diese Regelung schafft jedoch keine Gleichbehandlung der Unternehmen, da die Kriterien von den Kantonen und Gemeinden unterschiedlich ausgelegt werden. Im Gegensatz zur Botschaft vom 23. Februar 2005 wird deshalb hier neu die Regelung der Gleichstellung vorgeschlagen.

Zudem brachte der Ersatz der Defizitdeckung durch die Abgeltungen mit sich, dass die Unternehmen Gewinne erzielen können. Artikel 64 Absatz 2 EBG bestimmt aber, dass Ertragsüberschüsse, die aus abgeltungsberechtigten Sparten stammen, zur Deckung künftiger Fehlbeträge zurückgestellt werden müssen. Je nach Praxis der Kantone kann es vorkommen, dass die Unternehmen Gewinne versteuern müssen, über die sie gar nicht frei verfügen können.

Es besteht auch Unsicherheit, ob neue Transportunternehmen wie SBB Cargo oder BLS Cargo, die nicht konzessioniert sind, auch in den Genuss der Steuerbefreiung kommen können.

Die Ungleichbehandlung lässt sich dadurch beseitigen, dass:

- entweder die Steuerbefreiung der SBB aufgehoben wird, oder
- die Steuerbefreiung der privatrechtlich organisierten Unternehmen präzisiert und ausgeweitet wird.

Aus der Sicht der Gleichbehandlung im weiteren Sinn, d.h. mit Unternehmen ausserhalb des öffentlichen Verkehrs, wäre die volle Steuerpflicht zu fordern. Allerdings befinden sich Eisenbahnunternehmen anderen Unternehmen gegenüber im Nachteil, da sie in der Regel über hohe Aktiva und dementsprechend über ein hohes Eigenkapital verfügen, was zu einer vergleichsweise grossen steuerlichen Belastung führt. Dieses Problem verschärft sich, wenn Investitionen mittels Eigenkapitalaufstockungen der öffentlichen Hand finanziert werden. Nicht zu vergessen ist, dass die Strasseninfrastruktur sich direkt im Eigentum der öffentlichen Hand befindet und somit ebenfalls von einer Steuerbefreiung profitiert. Auf Seiten der Verkehrsunternehmen ist darauf zu achten, dass die Tätigkeit nicht je nach Verkehrsträger (Schiene, Strasse, Wasser) unterschiedlich behandelt wird.

Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, das einschlägige Recht so anzupassen, dass

- generell die konzessionierte Tätigkeit steuerbefreit ist; das umfasst die Eisenbahninfrastruktur sowie den öffentlichen (fahrplanmässigen) Personenverkehr aller Verkehrsträger;
- Nebengeschäfte und Liegenschaften, die keine notwendige Beziehung zum konzessionierten Betrieb haben, steuerpflichtig sind;
- die Liegenschaften der Infrastrukturbilanz auch von der Liegenschaftssteuer ausgenommen werden.

<sup>7</sup> SR 642.14

Gebundene Rückstellungen im Sinne des bisherigen Artikels 64 EBG sind in jedem Fall steuerfrei, solange sie dem ursprünglichen Zweck dienen können. Sie müssen aber versteuert werden, wenn das Unternehmen nicht mehr im öffentlichen Verkehr tätig ist.

#### **1.2.2.4 Anforderungen an Unternehmen des Linienverkehrs**

Wenn der Bund einem Unternehmen eine Konzession für einen bestimmten Verkehr erteilt, gibt er ihr das Recht, Personen regelmässig und gewerblich zu befördern. Durch die Konzessionierung geniessen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Schutz vor Konkurrenzierung. Im Gegenzug werden ihnen durch das Transportgesetz, die Transportverordnung sowie die Verordnung über die Personenbeförderungskonzession Pflichten auferlegt.

Die neuste Entwicklung in der EU (2. Bahnpaket und Vorschlag für eine Verordnung über Massnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes) und die Erfahrungen mit Ausschreibungen von regionalen Busverkehrsdienstleistungen in der Schweiz gibt Anlass, die schweizerischen Regelungen zu überprüfen.

Um ein Auseinanderdriften der verschiedenen Unternehmen beziehungsweise ein Auseinanderfallen des Systems öffentlicher Verkehr zu verhindern und die bestehende Qualität zu halten, müssen den Konzessionsinhaberinnen Mindeststandards auferlegt werden. Insbesondere der bestehende direkte Verkehr, d.h. der Verkauf eines einzigen Fahrausweises über die Strecken verschiedener Transportunternehmen, ist eine Errungenschaft, die eine wesentliche Qualität des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz darstellt und die verteidigt werden muss.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Erfahrungen sollen (wie bereits in der ersten Botschaft vorgeschlagen) folgende Minimalanforderungen an die Unternehmen im Personenbeförderungsgesetz verankert werden. Die meisten dieser Pflichten sind in expliziter oder impliziter Form schon in der bestehenden Gesetzgebung enthalten, neu ist lediglich der erste Punkt (Festlegung von Mindeststandards und einer Mindestqualität):

- Einhaltung von Mindeststandards und einer Mindestqualität;
- Betriebspflicht (Einstellung des Betriebes nur nach festgelegtem Verfahren);
- Beförderungspflicht (sofern die Kapazität reicht, muss jede Person befördert werden);
- Tarifpflicht (publizierte Tarife);
- minimale Integration (auch der internationalen Buslinien und des Ausflugsverkehrs);
- weitergehende Integration für den Orts-, Regional- und Fernverkehr;
- Fahrplanpflicht (Einhaltung der Fahrplanverordnung, obligatorische Publikation des Fahrplans);

- Pflicht zur Koordination mit anderen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in den Bereichen, die für das System öffentlicher Verkehr von Bedeutung sind und
- Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften.

### **1.2.2.5 Unabhängigkeit der Unternehmen von den Bestellern**

Eines der Ziele der RÖVE ist es, durch die Trennung von politischen und unternehmerischen Funktionen die Zuständigkeiten von Unternehmen und Staat klarer zu trennen. Die Situation stellt sich heute so dar, dass die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sich in der Regel ganz oder vorwiegend im Besitz der öffentlichen Hand (Bund, Kantone oder Gemeinden) befinden. Es ist daher üblich, dass deren Vertreterinnen und Vertreter in die Verwaltungsräte Einsitz nehmen. Beinahe alle Unternehmen mit Beteiligung der öffentlichen Hand erbringen auch Leistungen des RPV, für welchen sie Abgeltungen erhalten. Die Abgeltungen werden vom Bund und von den Kantonen bezahlt. Damit nehmen Leute in den Verwaltungsräten Einsitz, die gleichzeitig den Leistungserbringer (Transportunternehmen) und den Besteller (Kanton oder Gemeinde) repräsentieren. Daraus resultieren schwerwiegende Interessenkonflikte. Auf kantonaler Ebene ist häufig das Mitglied der Exekutive, das für den öffentlichen Verkehr zuständig ist und die Bestellung unterschreibt, kraft seines Amtes auch Verwaltungsratsmitglied beim beauftragten Unternehmen. Weiter bestehen vereinzelt Unternehmen, die auch juristisch nicht unabhängig sondern der kantonalen Verwaltung angegliedert sind (Beispiel: Chemin de fer de l'Etat de Genève, Basler Hafengebühren, einzelne städtische Verkehrsbetriebe). Nicht zuletzt ergeben sich bei Ausschreibungen Interessenkonflikte und Probleme, wenn die Unabhängigkeit der ausschreibenden Instanz sowie der Unternehmen nicht gewährleistet ist.

Es ist ein Ziel der Reform, die Unabhängigkeit der Unternehmen zu gewährleisten. Der Bund ist daran, das Problem der Vertretung in den Verwaltungsräten zu lösen, soweit er selbst betroffen ist (Angestellte des BAV, welche in Verwaltungsräten Einsitz hatten, wurden zurückgezogen. Der Bund lässt sich als juristische Person nach Artikel 707 Absatz 3 OR durch unabhängige Personen vertreten, die durch die Generalversammlung gewählt werden. Der Bund verzichtet darauf, Vertreter nach Artikel 762 OR unter Umgehung der Generalversammlung in Unternehmen zu delegieren.) Insbesondere die Kantone sind aber noch nicht so weit. Zudem muss bei den Unternehmen, die noch nicht juristisch unabhängig sind, jener Schritt vollzogen werden, der mit der Vonselbständigung der SBB und der städtischen Verkehrsbetriebe im Kanton Bern bereits umgesetzt wurde. Auch hier geht es darum, immanente Rollenkonflikte zu verhindern, wenn ein Besteller und der Ersteller dieselbe juristische Person sind. Damit die Unabhängigkeit der Unternehmen von den Bestellern vorangebracht wird, werden entsprechende gesetzliche Vorschriften erlassen.

Konflikte ergeben sich am ehesten bei der Abgeltung und bei Ausschreibungen, nämlich da, wo Vertreterinnen und Vertreter der öffentlichen Hand (Besteller) gleichzeitig Mitglieder des Verwaltungsrats des Leistungserbringers sind. Es liegt daher nahe, die Lösung mit der Abgeltung zu verknüpfen.



Die Bestimmungen des heutigen Artikels 50 EBG sollen deshalb dahingehend geändert werden, dass künftig nur noch Unternehmen abgeltungsberechtigt sind:

- die von (Mit)-Bestellern juristisch unabhängig sind, also eine eigenständige juristische Person darstellen (z.B. selbständige Anstalt, AG, GmbH, Verein), und
- in deren Verwaltungsrat keine Person Einsitz hat, die direkt am Bestellvorgang beteiligt ist oder die in einer am Bestellprozess beteiligten Verwaltungseinheit tätig ist.

Mit Bestellern sind in Artikel 29 Absatz 1 Buchstabe d PBG nur Bund und Kantone gemäss Artikel 28 PBG gemeint. Für die Umsetzung gilt jedoch eine Übergangsfrist. So dürfen Verwaltungsräte oder Mitglieder vergleichbarer Organe, die die oben umschriebenen Voraussetzungen nicht erfüllen, noch bis drei Jahre nach Inkrafttreten der RÖVE im Amt bleiben, ohne dass das Unternehmen deswegen den Anspruch auf Abgeltung verlieren würde.

### **1.2.2.6 Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr (RPV)**

Das 1996 mit der EBG-Revision eingeführte Bestellverfahren ist heute erfolgreich umgesetzt. Eine Vielzahl von gemeinsamen Bestellungen von Bund und Kantonen begründen das Leistungsangebot im Regionalverkehr. Die Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an den Abteilungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV; *SR 742.101.2*) definiert die Anteile, welche die Kantone an die Abteilungen beitragen müssen. Die Kantonsquoten geben den Kantonen den finanziellen Rahmen vor, in welchem der Bund bereit ist, seinen Anteil beizutragen. Die NFA bestätigt den RPV als Verbundaufgabe (siehe dazu auch Ziff. 4.1). Die Steuerung über die Kantonsquoten wird als ein NFA-taugliches Instrument zur Globalsteuerung angesehen und deshalb weitergeführt.

Das 1996 eingeführte Bestellsystem ist nicht grundlegend zu ändern. Mit den wenigen Gesetzesänderungen werden das Verfahren gestrafft und die Zusammenarbeit Bund – Kantone weiter vereinfacht. Im Vergleich zur Botschaft vom 23. Februar 2005 wird das Rechtsmittelverfahren anders geregelt und das Ausschreibungsverfahren auf Gesetzesstufe festgelegt.

Zahlreiche Seiten äusserten den Wunsch, die Bestelldauer der Fahrplanperiode anzupassen. Eine solche Anpassung führt neu zu einer zweijährigen statt einjährigen Bestelldauer. Dies reduziert den Aufwand für die Offertstellung und gibt Bestellern wie Transportunternehmen etwas Luft, sich eingehender mit der strategischen Angebotsplanung zu befassen. Bezüglich der Spielräume der Besteller ändert sich nicht viel, da bereits jetzt die wesentlichen Planungsarbeiten auf die zweijährige Fahrplanperiode ausgerichtet sind.

Die Arbeitsteilung zwischen Bund und Kantonen wird in der Verordnung festgeschrieben werden. Der Bund wird für ein schweizweit zwischen den Transportunternehmen einheitliches System finanzieller Kennzahlen sorgen, während die Kantone in erster Linie für das Angebot und die Qualität der Transportunternehmen verantwortlich sind.

Der Vergleich der finanziellen Kennzahlen und der Qualität wird benutzt werden, um die Qualität der Leistungserbringung zu messen und allenfalls durch die Transportunternehmen verbessern zu lassen. Zudem wird die Möglichkeit geschaffen, mit den Transportunternehmen Vereinbarungen über die Qualität der Leistung abzuschliessen. Dabei kann gute Qualität mit einem Bonus belohnt werden, einen Malus kann es hingegen geben, wenn das Transportunternehmen die geforderte Qualität nicht erreicht.

Das BAV wird die anonymisierten unternehmensbezogenen Kennzahlen sowie die Qualitätsbeurteilung öffentlich zugänglich machen.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass mit der vorliegenden Gesetzesrevision die restriktive Haltung bei der Gewinnverwendung gelockert werden soll (vgl. Ziff. 1.2.2.7). Dadurch entsteht für die Transportunternehmen ein zusätzlicher Anreiz, ihre Dienste im öffentlichen Verkehr wirtschaftlich zu erbringen.

Die Aufhebung der Rollmaterialfinanzierung mittels unverzinslicher Darlehen (vgl. Ziff. 1.2.2.1) kann zu Differenzen bei den Kapitalkosten in den Offerten führen. Diesem Umstand ist bei der Beurteilung der Offerten im Rahmen des Kennzahlenvergleichs Rechnung zu tragen.

### **1.2.2.7 Anreize im finanziellen Ergebnis**

Die Transportunternehmen erhalten im Regionalverkehr Abgeltungen aufgrund von Offerten. Wirtschaften sie während des Fahrplanjahres besser als offeriert, so erzielen sie einen Gewinn, im umgekehrten Fall einen Verlust. Den gesamten erzielten Gewinn der abgeltungsberechtigten Sparten müssen sie laut der bisherigen Bestimmung in Artikel 64 EBG zur Deckung von zukünftigen Verlusten zurückstellen. Dieses System führt nicht zu optimalen Anreizen für das unternehmerische Verhalten der verantwortlichen Organe eines Unternehmens. Andererseits ist das Anliegen einer Sicherheit für zukünftige Verluste gerechtfertigt.

Bei den abgeltungsberechtigten Verkehrsbereichen soll diese Bestimmung gelockert werden. Das Unternehmen wird im Verkehrsbereich dazu verpflichtet, zwei Drittel des Gewinns der Spezialreserve für künftige Fehlbeträge zuzuweisen. Erreicht die Spezialreserve eine Höhe (die Hälfte des Jahresumsatzes, aber maximal 12 Mio. Fr.), die erwarten lässt, dass das Unternehmen auch einen Erlöseinbruch, ein negatives Ereignis oder kurzfristig nicht zu kompensierende Mehrkosten ausgleichen kann, soll der Gewinn ganz freigegeben werden. Selbstverständlich ist es weiterhin die Aufgabe der Besteller, bei der nächsten Offertrunde im Bestellverfahren so zu verhandeln, dass die zugesicherten Abgeltungen den effektiven Kosten entsprechen und nicht eine Gewinnmarge beinhalten. Das Unternehmen kann die Spezialreserve aber freiwillig darüber hinaus öffnen. Bei den umfassend abgegoltenen Infrastrukturbereichen drängt sich keine Änderung gegenüber dem heutigen System auf, da die Lenkung dort über Leistungsvereinbarungen erfolgt.

Eine gewisse Eigenkapitalverzinsung, die der Teuerung im Rollmaterialbereich sowie den Möglichkeiten für Geschäftserweiterungen Rechnung trägt, soll den Transportunternehmen gewährt werden. Die Details dazu werden auf Verordnungsebene geregelt.

### 1.2.2.8

### Angriff gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs

Neben den mit der Bahnpolizei respektive dem Sicherheitsdienst verbundenen Fragen hat ein weiteres Sicherheitsthema die Öffentlichkeit beschäftigt, nämlich Tötlichkeiten gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs, beispielsweise Buschauffeure oder Tramführerinnen, Kondukteure oder Betriebsdisponentinnen. Diese Frage ist ausserhalb des Gesetzes über den Sicherheitsdienst zu lösen. Mit der überwiesenen Motion Jutzet hat der Bundesrat den Auftrag erhalten, einen Gesetzesentwurf vorzulegen, wonach strafbare Handlungen gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs von Amtes wegen verfolgt werden. Diese Forderung wird mit den vorliegenden Entwürfen von EBG, PBG und GüTG umgesetzt.

### 1.2.2.9

### Überarbeitung der Vorschriften über die Genehmigungsverfahren

Die Überarbeitung der Bestimmungen über die Genehmigungsverfahren im Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) steht schon lange an. Denn gegenwärtig fehlt teilweise eine klare Verankerung der wichtigsten Grundsätze der Genehmigungsverfahren auf Gesetzesebene. Deshalb soll die Änderung des EBG dazu genutzt werden, auch hier mehr Klarheit zu schaffen. Die folgenden Änderungen weisen gegenüber der ersten Botschaft zur Bahnreform 2 keine Abweichungen auf.

#### Betriebsbewilligung

Der geltende Artikel 18<sup>w</sup> (Betriebsbewilligung) weist Schwächen auf. Insbesondere nennt er nicht die Voraussetzungen, von denen die Erteilung einer Betriebsbewilligung abhängt. Dafür enthält er unter anderem die Aussage, dass das BAV Fahrdienstvorschriften erlässt. Dies gehört nicht in den Artikel über die Betriebsbewilligung und wird deshalb in den Artikel 17 verschoben.

Der Artikel besagt in seiner heutigen Fassung weiter, dass bei Fahrzeugen und Sicherungsanlagen Pflichtenheft und Typenskizze dem BAV zur Prüfung einzureichen seien. Doch ist schon heute die Genehmigung von Pflichtenheft und Typenskizze nicht immer obligatorisch (insbesondere nicht bei bereits fertiggestellten Fahrzeugen). Die Pflicht zur Einreichung von Pflichtenheft und Typenskizze wird deshalb entfallen und der entsprechende Absatz gestrichen. Es besteht aber selbstverständlich weiterhin die Möglichkeit, während der Entwicklungs- und Bauphase durch Einbezug des BAV Rechtssicherheit zu erlangen, sei es durch einfache Auskünfte oder auf dem Weg von Teilgenehmigungen. Weiterhin werden Pflichtenheft und Typenskizze als Bestandteil der Dokumentation erforderlich bleiben.

Artikel 18<sup>w</sup> soll stattdessen einen neuen Absatz 2 erhalten, der die zentrale Voraussetzung für die Erteilung einer Betriebsbewilligung enthält, nämlich dass das Vorhaben den massgebenden Vorschriften entsprechen muss.

Bislang war die Pflicht des Bahnunternehmens zur Mitwirkung an der Betriebsbewilligung nur auf Verordnungsebene in Artikel 8 Absatz 5 EBV geregelt. Der neue Artikel 18<sup>w</sup> Absatz 3 übernimmt diese Regelung sprachlich angepasst, inhaltlich aber unverändert.

## **Typenzulassung**

Gegenwärtig ist die Typenzulassung allein in Artikel 7 EBV verankert. Eine Regelung auf Gesetzesebene besteht anders als bei der Plangenehmigung und der Betriebsbewilligung nicht, obwohl es sich bei der Typenzulassung um ein häufiges und wichtiges Verfahren handelt, das vom BAV durchgeführt wird. Hier werden Zulassungen für Bestandteile von Eisenbahnanlagen und Fahrzeugen oder auch für ganze Fahrzeuge ausgestellt, die mehrfach hergestellt werden. Diese Zulassungen können dann in das Plangenehmigungs- oder Betriebsbewilligungsverfahren eingebracht werden. Sie vereinfachen und beschleunigen diese Verfahren durch die bereits im Rahmen des Typenzulassungsverfahrens vorgenommenen Prüfungen. Deshalb soll die EBG-Revision genutzt werden, um dem Missstand einer fehlenden Verankerung auf Gesetzesebene abzuhelpfen.

### **1.3 Ergebnisse der Vernehmlassung**

Die Vernehmlassung wurde im Rahmen der ersten Vorlage zur Bahnreform 2 durchgeführt. Diese Botschaft nimmt diejenigen Themen auf, die in der Vernehmlassung höchstens von wenigen bestritten wurden. Deshalb werden die Vernehmlassungsergebnisse zu den Themen dieser Botschaft im Folgenden nur kurz und generell zusammengefasst. Ausführlicher dargelegt sind die im Vernehmlassungsbericht.

#### **1.3.1 Vernehmlassung der Vorlage Bahnreform 2**

Die überwiegende Mehrheit der Adressaten befürwortete grundsätzlich die Vorlage und betrachtete sie als dringlich. Insbesondere die Kantone und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) verlangten, dass die Vorlage rasch dem Parlament unterbreitet werde.

Grundsätzlich abgelehnt wurde die Vorlage von der SP und der SVP, weil aus ihrer Sicht wichtige Themen fehlten. Beide Parteien verlangten, dass praktisch alle hängigen Fragen des öffentlichen Verkehrs respektive der Eisenbahn in die Bahnreform 2 integriert würden: so z.B. die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs, die Folgekosten von Grossprojekten und die Bahnlandschaft Schweiz. Anschliessend sollte eine zweite Vernehmlassung durchgeführt werden.

Die Vernehmlassung hat aber auch klar ergeben, dass die Bahnreform 2 nicht mit weiteren Themen belastet werden soll. Einerseits soll die Komplexität der Vorlage nicht erhöht werden. Zum andern wurden für die von SP und SVP erwähnten Themen separate Vorlagen in Angriff genommen, zum Beispiel die Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte und der Infrastrukturfonds. Die meisten Vernehmlassungsadressaten befürworteten eine rasche Unterbreitung der Bahnreform 2 an das Parlament.

Unbestritten in ihrer grundsätzlichen Ausrichtung waren folgende Themen der Bahnreform 2:

- neue gesetzliche Grundlage für den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen (Bahnpolizei),

- grundsätzliche Gleichbehandlung der Transportunternehmen in den Bereichen Steuern und Investitionsfinanzierung,
- Präzisierungen im Bestellverfahren für den regionalen Personenverkehr.

Entscheidungsbedarf ergab sich in folgenden Bereichen:

- Ausrüstung der Angehörigen des Sicherheitsdienstes der Transportunternehmen mit Schusswaffen,
- Rollmaterialfinanzierung,
- Steuerbefreiung der Transportunternehmen,
- Arbeitnehmerschutz.

### **1.3.2 Behandlung in den eidgenössischen Räten**

Die Vorlage zur Bahnreform 2 wurde von den eidgenössischen Räten zurückgewiesen, jedoch mit dem Auftrag an den Bundesrat, die zu überarbeitende Vorlage zu unterteilen und die in der Vernehmlassung unbestrittenen Elemente, die dringlich geregelt werden sollten, der Bundesversammlung möglichst rasch in einer Teilvorlage zu unterbreiten. Dabei handelt es sich vor allem um die Neuregelung der Bahnpolizei sowie um die Verbesserungen der bisherigen Reformen. Der Forderung kommt der Bundesrat mit dieser Zusatzbotschaft nach.

Die umstrittenen Fragen sollten in separaten Teilvorlagen vorgelegt werden. Gemäss dem Auftrag sollten die Aufteilung des Bahnnetzes in ein Grund- und Ergänzungnetz neu konzipiert oder ganz aufgegeben werden, eine konkrete und effiziente Neuordnung der Bahnlandschaft Schweiz mit der neuen Konzeption der Finanzierung verbunden werden und die künftige Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Bahnunternehmen unter besonderer Berücksichtigung der Pensionskassenproblematik bei den konzessionierten Transportunternehmen ausführlich dargelegt werden. Diese Themen werden deshalb in der vorliegenden Botschaft nicht behandelt.

## **1.4 Abstimmung von Aufgaben und Finanzen**

In finanzieller Hinsicht ergibt sich keine nennenswerte Veränderung gegenüber dem Zustand vor diesem Reformschritt. Hingegen werden die Verantwortlichkeiten besser zugeordnet.

## **1.5 Rechtsvergleich und Verhältnis zum europäischen Recht**

Was die Finanzierung des Regionalverkehrs angeht, stehen die vorgesehenen Regelungen im Einklang mit den Normen der EU. Was die Detailregelungen im Finanzierungsbereich betrifft, fehlen europäische Normen. Es darf aber gesagt werden, dass die schweizerischen Lösungen zur Eisenbahnfinanzierung im europäischen Umfeld meist als vorbildlich angesehen werden.

## **1.6 Umsetzung**

Im Rahmen der Umsetzungsarbeiten müssen unter anderem in folgenden Vollzugsverordnungen Änderungen vorgenommen werden:

- Transportverordnung (TV),
- Abgeltungsverordnung (ADFV): Abgeltung der Infrastrukturkosten, Leistungsvereinbarungen,
- Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK),
- Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUV),
- Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV),
- Eisenbahnverordnung (EBV).

In Einzelfällen kann es sich aufdrängen, eine neue Verordnung zu erlassen, statt die bisherige zu ändern, oder aber den Inhalt neu aufzuteilen.

## **1.7 Erledigung parlamentarischer Vorstösse**

Der Bundesrat hat bereits mit der Botschaft vom 23. Februar 2005 angegeben, welche Postulate und Motionen mit der Vorlage als erfüllt gelten. Darin wurde auch deren Abschreibung beantragt, weswegen hier auf diese Botschaft verwiesen wird.

## **1.8 Perspektiven**

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes und der Umsetzung der Bahnreformen 1 und 2 sind die meisten wichtigen Themenbereiche auf diesem Gebiet abgedeckt. Die Übernahme der Bahnpakete (inkl. diskriminierungsfreier Netzzugang) und der Interoperabilitätsrichtlinie der EG sowie die Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung sollen in zwei weiteren Schritten mit separaten Vorlagen folgen. Andere Reformschritte können aufgrund internationaler Verpflichtungen oder aus der Marktentwicklung heraus notwendig werden.

## **2 Erläuterungen zu den Gesetzestexten**

### **2.1 Gesetzssystematik**

In der Vergangenheit wurde verschiedentlich die Frage aufgeworfen, ob nicht alle relevanten Bestimmungen in ein Gesetz über den öffentlichen Verkehr (öV-Gesetz) zu überführen seien. Man versprach sich davon eine bessere Übersicht über die massgebenden Bestimmungen. Nun wurden in diesem Zusammenhang unter den Begriff öffentlicher Verkehr das ganze Eisenbahnwesen, das Seilbahnwesen, die Passagierschiffahrt sowie die konzessionierten Busbetriebe subsumiert. Unter Einbezug aller technischen Fragen und unter Berücksichtigung, dass bei der Eisenbahn auch die Infrastruktur zu regeln ist, bei der Strasse aber ein Einbezug selbstre-

dend nicht zur Diskussion steht, würde sich ein relativ komplexes Gebilde ergeben, und es ist fraglich, ob das Ziel der Klarheit wirklich zu erreichen wäre.

Der Ursprung des Wunsches nach einem öV-Gesetz ist darin zu orten, dass das Eisenbahngesetz diverse Bestimmungen enthält, die für alle Verkehrsträger gelten, und dass viele übergreifende Fragen im Transportgesetz geregelt sind. Die Konzessionen für den Personenverkehr sind hingegen im Personenbeförderungsgesetz geregelt.

Schliesslich sei darauf hingewiesen, dass zwischen dem Beförderungsrecht für den öffentlichen Personenverkehr und jenem für den Schienengüterverkehr immer weniger Parallelen zu finden sind und sich eine Trennung mittelfristig ohnehin aufdrängt.

In dieser Lage wird vorgeschlagen, die Bestimmungen, die den öffentlichen Verkehr im engeren Sinne betreffen, also die regelmässige Personenbeförderung, in einem total revidierten Personenbeförderungsgesetz zusammenzufassen. In gewisser Weise kann dieser Erlass als öV-Gesetz betrachtet werden.

Die Erlasse hängen inhaltlich zusammen. Daher und aus gesetzestechnischen Überlegungen werden die geänderten und die neuen Erlasse in einem so genannten Mantelerlass zusammengefasst (ausser dem BGST, das von den übrigen Erlassen bzw. Gesetzesrevisionen aufgrund der darin behandelten Themen getrennt behandelt werden kann). Das ergibt folgende Aufteilung der Inhalte auf die einzelnen Gesetze:

Verkehr	Personenbeförderungsgesetz	regelmässige Personenbeförderung; Konzession, Abgeltung, Grundpflichten, Beförderungsvertrag
	Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen	Ausbildung, Einsatz, Ausrüstung der Sicherheitsdienste
	Bundesgesetz über den Gütertransport der Bahn- und Schiff-fahrtsunternehmen	Güterbeförderung mit der Eisenbahn, mit Schiffen und mit Seilbahnen
	Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen	Zulassungsbewilligung, fachliche Eignung
Infrastruktur, Verkehrsmittel	Eisenbahngesetz	Eisenbahninfrastruktur, Eisenbahnfahrzeuge, Eisenbahnpersonal, Eisenbahnverkehr, Finanzierung der Infrastruktur
	Binnenschiffahrtsgesetz	Schiffe, Schiffsbesatzung, Schiffsverkehr
	Seilbahngesetz*	Seilbahnanlagen, Seilbahnpersonal
	Strassengesetzgebung	Strassenbau, Strassenfahrzeuge, Strassenverkehr, Fahrzeuglenkerinnen und -lenker
	Trolleybusgesetz	Trolleybusinfrastruktur, Trolleybusse

\* Der Vollständigkeit halber hier erwähnt: Das Seilbahngesetz wurde vom Parlament am 23. Juni 2006 verabschiedet.

Die Aufteilung bringt es mit sich, dass das PBG und das EBG zum Teil gleichlautende Artikel enthalten (Bestimmungen über die Datenbearbeitung) und Bestimmungen redaktionell an die neue Systematik angepasst werden mussten.

Sofern sich gegenüber den Erläuterungen in der Botschaft vom 23. Februar 2005 materielle Änderungen ergeben, wird auf diese ausdrücklich hingewiesen. Änderungen sprachlicher bzw. gesetzestechnischer Natur werden nicht ausgewiesen.

## **2.2 Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen (BGST)**

### *Art. 1* Geltungsbereich

Das Gesetz regelt den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen, die dem EBG unterstehen oder über eine Konzession nach dem PBG verfügen. Es gilt grundsätzlich für alle Teilbereiche und Arten von Eisenbahnunternehmen, wie beispielsweise die Infrastruktur-, Verkehrs- und Gütertransportunternehmen. Auf Seiten der Infrastruktur gehören nur die Anlagen dazu, die einen unmittelbaren technischen oder betrieblichen Zusammenhang mit dem Transportbetrieb haben (z.B. Wartehäuschen).

### *Art. 2* Zweck und Aufgaben

Gemäss Absatz 1 sind die Transportunternehmen verpflichtet, einen Sicherheitsdienst zu unterhalten, soweit dies aufgrund der tatsächlichen Gefahrenlage erforderlich ist. Die Bezugnahme auf die tatsächliche Gefahrenlage bedeutet, dass z.B. eine kleine Luftseilbahn unter Umständen auf einen speziellen Sicherheitsdienst verzichten kann.

Mit dem Sicherheitsdienst sollen die mit dem Betrieb eines öffentlichen Verkehrsmittels verbundenen besonderen Gefährdungen für die Reisenden reduziert werden. Aus dieser den Transportunternehmen auferlegten öffentlichrechtlichen Verpflichtung kann jedoch kein privatrechtlich durchsetzbarer Anspruch der Reisenden abgeleitet werden. Aus dem Transportvertrag ergibt sich die privatrechtliche Pflicht der Unternehmen, ihre Passagiere gesund und wohlbehalten an das vereinbarte Reiseziel zu befördern.

Wie früher die Bahnpolizei nehmen auch die Organe des Sicherheitsdienstes eine öffentlich-rechtliche Aufgabe im Sinne von Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe f des Verantwortlichkeitsgesetzes (SR 170.32) wahr; mithin unterstehen auch sie dem Verantwortlichkeitsgesetz des Bundes.

Absatz 2: Es liegt in der Natur des Transportbetriebs, dass die ordentlichen Polizeibehörden nicht jederzeit und überall Zugang haben, z.B. zu einem fahrenden Transportmittel. Aus praktischen Erwägungen gehören hierzu auch die unmittelbar dem Transportbetrieb dienenden Anlagen wie Perrons, Unterführungen, Wartesäle, Schallerräume etc. In diesen Bereichen soll der Sicherheitsdienst einen Beitrag zum Schutz der Reisenden und zur Gewährleistung eines ordnungsgemässen Betriebs leisten.



Nach Buchstabe a ist es Aufgabe des Sicherheitsdienstes, für die Beachtung der Transport- und Benützungsvorschriften zu sorgen, z.B. der Vorschriften über die Benützung der Anlagen (Bahnhofordnung) und Fahrzeuge.

Nach Buchstabe b ist es Aufgabe des Sicherheitsdienstes, die zuständigen Polizeibehörden bei der Verfolgung von Strafverstössen zu unterstützen, jedoch nur insoweit sich diese Verstösse auf die Sicherheit der Reisenden oder auf den ordnungsgemässen Betrieb auswirken können. So kann es Aufgabe des Sicherheitsdienstes sein, eine Schlägerei im Zug zu beenden, um angegriffene oder unbeteiligte Passagiere zu schützen. Die Aufgaben des Sicherheitsdienstes sind aber nicht die einer Hilfspolizei. Die Aufträge der ordentlichen Polizeibehörden werden deshalb durch den Sicherheitsdienst nicht konkurrenziert und bleiben vollumfänglich vorbehalten.

### *Art. 3*                    Organisation

Den Transportunternehmen soll die Möglichkeit gegeben werden, den Sicherheitsdienst einer privaten schweizerischen Organisation zu übertragen. Bei der Übertragung des Sicherheitsdienstes soll das BAV im Rahmen der Bewilligungserteilung den von der beauftragten Organisation einzureichenden Nachweis über die Gewähr der Einhaltung der massgebenden Vorschriften prüfen. Aus der Übertragung des Sicherheitsdienstes sollen den Kundinnen und Kunden der Transportunternehmen keine Nachteile erwachsen, weshalb die Transportunternehmen für die Erfüllung der übertragenen Aufgaben verantwortlich bleiben.

### *Art. 4*                    Sicherheitsorgane

Absatz 1: Den unterschiedlichen Bedrohungslagen in den verschiedenen Verkehrsarten (Agglomerations- und touristischer Verkehr, Intercity usw.) muss mit verschiedenen der Situation angepassten Massnahmen begegnet werden. Die Palette der Möglichkeiten soll für die Unternehmen sehr breit bleiben und von einer Transportpolizei mit ausschliesslich sicherheitsdienstlichen Funktionen (wie bei der Bahnpolizei der SBB) bis zum besonders ausgebildeten Betriebs- oder Fahrpersonal (herkömmliche Doppelfunktion) reichen. Mit einer solchen möglichst flexiblen Regelung wird den nach Ort, Zeit und Art unterschiedlichen Bedürfnissen optimal Rechnung getragen.

Absatz 2: Bei der Transportpolizei wird an der bisherigen amtlichen Inpflichtnahme durch die kantonalen Behörden festgehalten (vgl. Art. 12 Abs. 2 des Bahnpolizeigesetzes).

Absatz 3 delegiert an den Bundesrat die nähere Umschreibung der Ausbildung sowie der Ausrüstung des Sicherheitspersonals an den Bundesrat. Wie zuletzt bei der Bahnpolizei der SBB sollen die Angehörigen der Transportpolizei neben der betrieblichen Ausbildung im Transportunternehmen, eine umfassende Ausbildung in einer Polizeischule absolvieren. Der Dienst soll nach Auffassung des Bundesrates in der Regel uniformiert erfolgen.

Beim Erlass seiner Vorschriften über die Bewaffnung und Ausrüstung wird sich der Bundesrat von den Empfehlungen der schweizerischen polizeitechnischen Kommission leiten lassen. Im Vordergrund stehen Schlagstöcke, Tränengasschutzsprays, Handschellen und Kleinfunkgeräte. Eine Bewaffnung mit Feuerwaffen ist (ohne explizite Ermächtigung durch das Gesetz) nicht zulässig.

Absatz 1: Die dem Sicherheitsdienst zustehenden Kompetenzen beschränken sich auf die Erfüllung seiner Aufgaben und dürfen demnach lediglich Anlass bezogen ausgeübt werden. Innerhalb ihres Aufgabenbereichs nach Artikel 2 Absatz 2 und soweit darin begründet, dürfen die Organe des Sicherheitsdienstes Folgendes tun:

Buchstabe a: Personen befragen und Ausweiskontrollen vornehmen. Für das Benützen eines Verkehrsmittels und das Betreten gewisser Bereiche des Betriebsareals braucht es eine Erlaubnis wie z.B. eine Fahrkarte, einen entsprechenden Dienstaussweis oder eine sonstige Erlaubnis des Infrastrukturunternehmens. Da man den sich in diesen Bereichen aufhaltenden Personen nicht immer ansieht, ob sie berechtigt sind, sich dort aufzuhalten, soll dem Sicherheitsdienst eine Überprüfung ermöglicht werden.

Buchstabe b: Personen, die den ordnungsgemässen Betrieb stören oder Reisende belästigen, können angehalten, ermahnt oder weggewiesen werden. Wie bisher ist gegebenenfalls auch ein Rapport zu erstellen.

Buchstabe c: Das Erheben einer Sicherheit entspricht einer Kautions, deren Höhe nach den Vorschriften des Bundesrates festzulegen ist.

Absatz 2: Zusätzlich zu Absatz 1 kann die Transportpolizei Gegenstände zur Beweissicherung abnehmen und angehaltene Personen umgehend der Polizei übergeben.

Zur Beweissicherung abzunehmen sind insbesondere missbräuchlich verwendete Fahrausweise und die zur Störung des ordnungsgemässen Transportbetriebes oder zur Belästigung bzw. Gefährdung von Reisenden verwendeten Gegenstände, ebenso die aus einer Deliktsbegehung im Bereich des Transportbetriebes stammenden Gegenstände.

Die Übergabe angehaltener Personen an die Polizei hat unmittelbar zu erfolgen, und zwar in örtlicher und zeitlicher Hinsicht, also z.B. beim nächsten Bahnhof oder auf dem Bahnhofsgelände. Festnahmen bleiben den ordentlichen Polizeibehörden vorbehalten.

Absatz 3 regelt einen speziellen Fall der Übergabe von Personen nach Absatz 2. Er entspricht Artikel 7 Absatz 2 des Bahnpolizeigesetzes.

Absatz 4: Unmittelbarer Zwang gegen Personen bewirkt eine erhebliche Grundrechtseinschränkung. Um den verfassungsrechtlichen Anforderungen an solche Einschränkungen zu genügen (Art. 36 BV), wird vorgesehen, dass unmittelbarer Zwang nur ausgeübt werden darf, soweit dies erforderlich ist, um eine Person, die sich vorschriftswidrig verhalten hat, anzuhalten, wegzuweisen oder der Polizei zu übergeben. Im Vordergrund steht aber stets der gewaltfreie Einsatz: Schlagstöcke und Reizsprays dürfen nur zur Selbstverteidigung und Notwehrhilfe eingesetzt werden (vgl. Art. 4 Abs. 3). Hat eine Person ein Verbrechen oder Vergehen begangen, so sind für die Übergabe an die Polizei Handschellen und Fesselungsbänder zulässig. Aber auch dies nur unter dem Vorbehalt, dass der Einsatz dieser Hilfsmittel wirklich notwendig ist. Überschreitet ein Angestellter der Transportpolizei seine Kompetenzen zur Ausübung unmittelbaren Zwangs, macht er sich strafrechtlich verantwortlich (Art. 312 StGB, Amtsmissbrauch). Für allfälligen Schaden haften die Organisation und das Transportunternehmen nach den einschlägigen Erlassen (Verantwortlichkeitsgesetz, SR 170.32, PBG, GüTG und BG über die Haftpflicht der

Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Schweizerischen Post, SR 221.112.742).

#### *Art. 6*                    Datenbearbeitung

Absatz 1: Die Sicherheitsorgane dürfen zur Erfüllung ihrer Aufgaben folgende Daten bearbeiten: einerseits Angaben zur Feststellung der Identität einer Person, z.B. den Namen, das Geburtsdatum und die Adresse, andererseits Angaben zu Verstössen dieser Person gegen Vorschriften zum Schutz der Reisenden, der Angestellten, der transportierten Güter, der Infrastruktur und der Fahrzeuge sowie zur Gewährleistung eines ordnungsgemässen Betriebs der Transportunternehmen. Darunter sind z.B. Angaben zu Fahrzeugbeschädigungen (aufgeschlitzte Sitze usw.), zum Zeitpunkt der Beschädigung und zur Identität allfälliger Auskunftspersonen zu verstehen.

Absatz 2: Wird der Sicherheitsdienst einer privaten Organisation nach Artikel 3 Absatz 2 übertragen, so ist diese Organisation verpflichtet, ihre Datenbearbeitungssysteme physisch und logisch von ihren übrigen Datenbearbeitungssystemen zu trennen. Diese Anforderung verhindert die Vermischung von Daten, die gestützt auf dieses Gesetz erhoben werden, mit Daten aus allfälligen anderen Tätigkeitsfeldern der Organisation.

Absatz 3: Die Sicherheitsorgane unterliegen den Vorschriften zur Datenbearbeitung durch Bundesorgane (Art. 3 Bst. h des Datenschutzgesetzes).

#### *Art. 7*                    Zusammenarbeit mit den Polizeibehörden

Insbesondere bei Grossanlässen kann auf die Zusammenarbeit und den damit verbundenen Informationstausch nicht verzichtet werden. Zur Entlastung der ordentlichen Polizei kann die Transportpolizei, wie bisher die Bahnpolizei, den Anzeigerapport direkt den Untersuchungsbehörden zustellen.

#### *Art. 8*                    Aufsicht

Gegen Verfehlungen der Sicherheitsorgane kann bei den örtlich zuständigen Strafverfolgungsbehörden Strafanzeige erhoben werden. Im Rahmen des Strafverfahrens kann geprüft werden, ob das Vorgehen gerechtfertigt war. Abgesehen davon kann gegen die Sicherheitsorgane beim BAV Aufsichtsbeschwerde erhoben werden.

#### *Art. 9*                    Ungehorsam

Um dem Sicherheitsdienst auch formell Durchsetzungskraft zu verleihen, wird die Zuwiderhandlung gegen Anordnungen mit Busse bis 10 000 Franken bestraft. Wie bisher sind die Kantone für die Strafverfolgung und Beurteilung zuständig.

#### *Art. 10*                  Verfolgung von Amtes wegen

Für die Sicherheitsorgane soll der gleiche strafrechtliche Schutz wie für Angestellte der Transportunternehmen sichergestellt werden.

## **2.3 Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr)**

Die nachstehenden Gesetze werden erlassen:

### **2.3.1 Personenbeförderungsgesetz (PBG) (Anhang 1)**

Bei den folgenden Artikelüberschriften ist jeweils in Klammer angegeben, welche Bestimmungen aus dem EBG, dem bisherigen PBG (aPBG), der VPK und dem TG übernommen werden. Die Bezeichnung «konzessioniertes Unternehmen» wurde bei der Übernahme jeweils geändert, da nicht die Unternehmen, sondern Linien (Personenbeförderung; nach PBG) und Strecken (Infrastruktur; nach EBG) konzessioniert werden.

#### **1. Abschnitt: Geltungsbereich, Aufsicht**

##### *Art. 1* Geltungsbereich (Art. 1 aPBG)

Nach Absatz 1 fällt neu nur noch das Personenbeförderungsregal unter den Geltungsbereich des Gesetzes. Die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und im Güterverkehr wird in einem separaten Gesetz geregelt (siehe Ziff. 2.3.2).

Absatz 2 definiert den Inhalt des Personenbeförderungsregals. Es umfasst die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung durch die in diesem Absatz aufgezählten Verkehrsmittel. Damit eine Personenbeförderung unter den Geltungsbereich des Gesetzes fällt, ist es erforderlich, dass sie sowohl regelmässig wie auch gewerbsmässig ist. Wenn nur eines der Kriterien erfüllt ist, wird sie vom Geltungsbereich des Gesetzes nicht mit erfasst. Aus diesem Grund ist die Bestimmung von Artikel 3 Absatz 1 aPBG überflüssig und kommt im neuen PBG nicht mehr vor: Sie bestimmt, dass die regelmässige, aber nicht gewerbsmässige Personenbeförderung vom Personenbeförderungsregal ausgenommen ist.

##### *Art. 2* Begriffe (VPK und Art. 2 TG)

In diesem Artikel werden wichtige Begriffe wie «regelmässig» und «gewerbsmässig» umschrieben. Der Begriff regelmässig wird (anders als in der Botschaft vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2) dabei für den grenzüberschreitenden Personenverkehr anders definiert als für den Binnenverkehr. Dies entspricht der heutigen Regelung, die hiermit auf Gesetzesstufe gehoben wird. Die Regelmässigkeit für den grenzüberschreitenden Verkehr wird gemäss der Praxis des BAV auf Verordnungsstufe präzisiert werden. Demnach ist die erkennbare zeitliche Ordnung dann gegeben, wenn über eine Zeitspanne von mehr als einem Monat mindestens zweimal im Monat Personentransporte durchgeführt werden. Wenn eine Personenbeförderung (definiert in Abs. 2 Bst. c) als Hin- und Rückfahrt bzw. Kurspaar durchgeführt wird, gilt das als zwei Fahrten. Somit erfasst dieses Gesetz auch wöchentliche Retourfahrten.

*Art. 3* Erschliessungsfunktion

Neu wird auf Stufe Gesetz und nicht mehr in der Abgeltungsverordnung umschrieben, wann einer Personenbeförderung eine Erschliessungsfunktion zukommt. Das Kriterium der Erschliessungsfunktion ist dann gegeben, wenn es sich um eine ganzjährig bewohnte Ortschaft handelt. Ob eine Erschliessungsfunktion und damit die Möglichkeit zur regelmässigen und gewerbmässigen Personenbeförderung gegeben sind, bestimmt der Bundesrat.

## **2. Abschnitt: Personenbeförderungsregal**

*Art. 4* Grundsatz (aPBG Art. 2)

Dieser Artikel entspricht Artikel 2 des geltenden Personenbeförderungsgesetzes. Er gibt dem Bund das alleinige Recht, regelmässig Personen zu befördern.

*Art. 5* Ausnahmen (aPBG Art. 3)

Die bisherige Ausnahmebestimmung, wonach die regelmässige Personenbeförderung, die nicht gewerbmässig betrieben wird, vom Personenbeförderungsregal ausgenommen sei, ist durch die neue Formulierung von Artikel 1 überflüssig. Wie bis anhin bestimmt der Bundesrat in der Verordnung die Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal.

*Art. 6* Personenbeförderungskonzessionen (aPBG Art. 4 Abs. 1, 3 und 5)

Im Absatz 3 werden neben der Ersterteilung auch die Übertragung, Änderung und Erneuerung genannt. In der Praxis wird unter Änderung auch die Anpassung einer Auflage oder eine Ausdehnung der Konzession verstanden. Als Ausdehnung gilt die geografische Verlängerung einer Linie. Dies wird im Detail auf Verordnungsstufe ausgeführt.

Absatz 4 hält den Grundsatz und Regelfall fest, dass für die Ersterteilung von Konzessionen für regelmässige Personenbeförderung das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zuständig ist.

*Art. 7* Personenbeförderung von geringer Bedeutung

Gemäss VPK werden bestimmte Fahrten nicht durch Konzessionen, sondern durch kantonale Bewilligung zugelassen. Diese Praxis wird nun auch gesetzlich verankert. Inhaber von Bewilligungen geniessen nicht sämtliche Rechte, die den Unternehmen mit Konzessionen nach Artikel 6 zukommen, und sie unterstehen auch nicht allen Pflichten. Dies wird in der Verordnung im Detail festgelegt.

*Art. 8* Grenzüberschreitender Personenverkehr (aPBG Art. 6)

Für gewisse Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs kann das UVEK Bewilligungen erteilen. Das Recht des Bundesrats, für den grenzüberschreitenden Personenverkehr abweichende Bestimmungen zu erlassen, wurde unverändert übernommen. Unverändert bleibt auch, dass diese Bewilligungen nicht übertragbar sind.

*Art. 9* Voraussetzungen für die Erteilung, den Entzug und den Widerruf von Konzessionen und Bewilligungen (aPBG Art. 4 Abs. 2 und 4)

Da neu auch Trolleybuskonzessionen auf dem PBG basieren, muss in Absatz 1 die Bestimmung aus Artikel 4 Absatz 2 des Trolleybusgesetzes (SR 744.21) übernommen werden. Für die Benutzung der Verkehrswege ist im Schienenverkehr eine Netzzugangsbewilligung erforderlich, es sei denn, das Unternehmen besitzt eine gültige Einheitskonzession für Infrastruktur und Personenbeförderung, wie sie bis 1998 erteilt wurden. Im Übrigen entspricht der Artikel dem aPBG. Unter «Pflichten» im Absatz 3 werden auch Auflagen der erteilenden Behörde verstanden.

Dieser Artikel unterscheidet zwischen einem Widerruf und einem Entzug. Im Allgemeinen werden diese Begriffe teilweise gleichgesetzt. Im Bereich der Personenbeförderung hat sich die Unterscheidung in der Praxis etabliert. Demnach wird eine Konzession oder Bewilligung entzogen, wenn deren Inhaber die Bestimmungen des Gesetzes oder der Konzession bzw. Bewilligung verletzt hat. Hingegen kann die Konzession oder die Bewilligung widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind oder der Inhaber seine Tätigkeit aufgibt oder andere wichtige Gründe vorliegen, die unabhängig vom Inhaber der Konzession oder der Bewilligung sind.

*Art. 10* Erleichterungen aus wichtigen Gründen (aPBG Art. 4 Abs. 3)

Hier wird die bisherige Kompetenznorm angesiedelt, dass aus wichtigen Gründen (gemeint sind namentlich Notlagen) die für die Konzessionserteilung oder Bewilligung zuständige Behörde in Abweichung von den relevanten Vorschriften Betriebs erleichterungen gewähren kann.

*Art. 11* Zusätzliche Anforderungen für Angebote im Binnenverkehr ohne Erschliessungsfunktion

Gemäss der geltenden Verordnung und Praxis zur Luftseilbahnkonzession werden bestimmte negative Voraussetzungen genannt, die zu einer Verweigerung der Konzession oder Bewilligung führen müssen. Diese Bedingungen sollen aber für alle Verkehrsmittel gleichermaßen gelten, also für eine Zahnradbahn genauso wie für eine Luftseilbahn, sofern beide dieselbe Funktion (touristische Transportanlage) haben.

*An dieser Stelle enthielt der Entwurf des PBG in der ersten Botschaft zwei weitere Artikel, auf die nun verzichtet wird. Der eine betraf die Konzessionsabgabe. Da das Projekt einer Verordnung über die Abgaben im Bereich UVEK gescheitert ist, erübrigt sich deren Regelung.*

*Der zweite Artikel betraf die Haftpflicht und die Unterstellung der Transportunternehmen unter das Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Schweizerischen Post<sup>8</sup>. Da dieses Gesetz hiefür gilt, muss nicht explizit darauf hingewiesen werden.*

### 3. Abschnitt: Grundpflichten der Unternehmen

#### *Art. 12*           Transportpflicht (TG Art. 3)

Die Transportpflicht wird unverändert aus dem Transportgesetz übernommen. Auf die Ausnahme von der Transportpflicht für Luftseilbahnen kann verzichtet werden, da die Pflicht mit Absatz 1 Buchstabe b ohnehin auf die Kapazität der bestehenden Anlage beschränkt wird. Die Transportpflicht kann nicht weiter gehen als die Betriebspflicht (Art. 32), sie greift also nicht, wenn im Fahrplan die Aufrechterhaltung des Betriebes eingeschränkt wird.

Sinn der Transportpflicht ist es, dass Reisende (oder Absender von Reisegepäck) nicht willkürlich abgewiesen werden können. Da mit der Konzession ein ausschliessliches Beförderungsrecht verliehen wird, muss das Unternehmen verpflichtet werden, unter bestimmten Rahmenbedingungen jede reisende Person zu akzeptieren.

#### *Art. 13*           Fahrplanpflicht (TG Art. 6)

Die Fahrplanpflicht enthält zwei Punkte: Einerseits sind die Unternehmen verpflichtet, einen Fahrplan aufzustellen, also festzulegen, wann gefahren wird. Andererseits muss der aufgestellte Fahrplan (neu nur der Unternehmen mit einer Konzession) gemeinsam mit allen anderen Fahrplänen des öffentlichen Verkehrs publiziert werden. Nur so kann für den Reisenden ein Überblick über das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr geschaffen werden. Jedes Unternehmen bietet nur einen Teil aus diesem Gesamtangebot an.

Da die Fahrpläne publiziert werden müssen, wäre es sinnwidrig, ihre Verbreitung irgendwie zu beschränken. Für die Weiterverbreitung darf deshalb keine Urheberrechtsgebühr verlangt werden. Hingegen ist es zulässig, den konkreten entstehenden Aufwand in Rechnung zu stellen. Eine entsprechende Vorschrift ist auch in der EU vorgesehen.

#### *Art. 14*           Betriebspflicht

Die Betriebspflicht gehört zu den vier Grundpflichten der Konzessionsinhaberinnen, war aber bisher nicht explizit kodifiziert. Sie besagt, dass das Unternehmen den aufgestellten Fahrplan auch ausführen muss. Nur höhere Gewalt kann es von dieser Pflicht befreien.

Wie bei der Verletzung der Transportpflicht kann Schadenersatz verlangen, wer durch das Nichteinhalten der Betriebspflicht zu Schaden kommt (z.B. Nichtbedienen einer Haltestelle oder grundloser Ausfall eines Kurses).

#### *Art. 15*           Tarifpflicht (TG Art. 9 und 10)

Die vierte Grundpflicht ist die Tarifpflicht. Sie besagt, dass jedes Unternehmen einen Tarif aufstellen muss, und dass es den aufgestellten Tarif gegenüber jedermann gleich anwenden muss. Dies verbietet Vergünstigungen nicht, sie müssen aber unter gleichen Umständen den Reisenden gleich gewährt werden.

Die Publikation der Tarife ist gegenüber der ersten Botschaft, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Eine amtliche Publikation ist aber nicht erforderlich.

*Art. 16–17* Direkter Verkehr (TG Art. 13 und 14)

Die Bestimmungen über die tarifarische Zusammenarbeit werden praktisch unverändert aus dem Transportgesetz übernommen. Die Transportunternehmen haben das «Übereinkommen 510 über die Organisation der Zusammenarbeit der am direkten schweizerischen Personenverkehr beteiligten Transportunternehmungen» (Ü 510) geschaffen. Mit der Institution «Direkter Verkehr» (DV) sichern die Transportunternehmen eine enge, partnerschaftliche Zusammenarbeit auf der Grundlage von Solidarität und Wirtschaftlichkeit, insbesondere in den Bereichen Preis- und Tarifgestaltung, Produkt- und Sortimentgestaltung, Verkaufsorganisation, Absatzförderung sowie Abrechnung und Verteilung der Einnahmen. Buchstabe e des bisherigen Artikels 14 Absatz 1 TG entfällt, weil er den Wagenladungsverkehr betrifft.

Die Geschäftsführung über den direkten Verkehr besorgt ch-direct (als unabhängige Stelle). Die «Kommission Personenverkehr», ein Organ des DV, bereitet die gesamtschweizerischen Tarifmassnahmen vor. Die «Kommission Vertrieb», ebenfalls ein Organ des DV, behandelt Fragen, die im Zusammenhang mit der Abwicklung der Verkaufsgeschäfte im Personenverkehr stehen.

*Art. 18* Weitere Pflichten

Schon bisher hat die VPK eine allgemeine Koordinationspflicht zwischen den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs stipuliert. Diese wird nun im Gesetz verankert. Hinzu kommt die Möglichkeit, in der Verordnung Mindeststandards zu setzen bezüglich Qualität, Sicherheit und Stellung der Beschäftigten.

#### **4. Abschnitt: Personentransportvertrag**

*Art. 19–23* (TG Art. 15–19)

Die Bestimmungen aus dem Transportgesetz werden unverändert übernommen und um einen Absatz im Artikel 21 zum grenzüberschreitenden Linienverkehr ergänzt. Artikel 23 Absätze 1 und 2 bezieht sich ausschliesslich auf den inländischen Verkehr und weicht von den Bestimmungen im internationalen Schienenverkehr leicht ab. Im Gegensatz zur Botschaft vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2 wird in Artikel 19 ein neuer Absatz 3 über die Aushändigung von Fahrausweisen im grenzüberschreitenden Verkehr angefügt.

Artikel 20 wird ergänzt und schafft damit eine Rechtsgrundlage für den Zuschlag für Reisende ohne gültigen Fahrausweis. Neu ist die Möglichkeit, im Fall von wiederholtem Fahren ohne gültigen Ausweis einen erhöhten Zuschlag zu erheben. Die Höhe des Zuschlags richtet sich (wie bisher) nach dem Aufwand, den die reisende Person dem Unternehmen verursacht und nach dem mutmasslichen Einnahmefall. Dies soll es den Unternehmen erlauben, kostenneutral Fahrausweiskontrollen durchzuführen. Berücksichtigt werden insbesondere die Zeit, die mit der Kontrolle der Reisenden ohne gültigen Fahrausweis verbracht wird, und der Mehraufwand, der dadurch entsteht, wenn die reisende Person nicht vor Ort den Zuschlag bezahlt. Hat sie zwar einen gültigen Fahrausweis, diesen aber bei der Kontrolle nicht dabei, so kann sie einen Teil des Zuschlags nachträglich zurückverlangen (Art. 20 Abs. 2).



Neu wird für Reisende, die wiederholt ohne gültigen Fahrausweis unterwegs sind, eine rechtliche Vermutung aufgestellt. Es wird bei den Wiederholungstätern davon ausgegangen, dass sie nicht bei jeder Fahrt ohne gültigen Fahrausweis kontrolliert werden, wodurch dem Transportunternehmen mutmasslich ein erheblicher Einnahmeausfall entsteht. Da dies kaum bewiesen werden kann, kommt die gesetzliche Vermutung zu Hilfe.

Im Artikel 21 Absatz 1 wird die Haftung des Unternehmens für den Schaden statuiert, der entsteht, wenn das Unternehmen den Fahrplan nicht einhält und die reisende Person deswegen den letzten im Fahrplan vorgesehenen Anschluss verpasst. Diese Haftung wird entgegen dem ursprünglichen Entwurf nur auf die Unternehmen mit einer Konzession beschränkt. Auch im grenzüberschreitenden Verkehr ist es selbstverständlich anzustreben, dass die Anschlüsse eingehalten werden. Diese können jedoch vielfach, aus Gründen, welche vom Unternehmen unabhängig sind (schlechte Strassenverhältnisse, Unfall), nicht garantiert werden.

Artikel 22 «Benutzungsvorschriften» sieht vor (Änderung gegenüber der ersten Botschaft), dass die Tarife für die Verletzung der Benutzungsvorschriften Zuschläge vorsehen können. Aufgrund dieser Vorschrift kann auf Verordnungsstufe konkret geregelt werden, wann welche Zuschläge erhoben werden. So kann z.B. vorgesehen werden, dass für Rauchen ein Pauschalbetrag von 25 Franken erhoben wird. Es handelt sich hierbei also nicht um eine Busse, sondern um eine verursacherbezogene Aufwandentschädigung.

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

*Art. 24–27 (TG Art. 20–23)*

Die Bestimmungen über das Reisegepäck werden mit wenigen Anpassungen aus dem Transportgesetz übernommen. Statt des Verweises von Artikel 22 TG auf andere Bestimmungen werden in Artikel 28 Absätze 2 und 3 PBG neu die entsprechenden Bestimmungen aus den Artikeln 35 und 36 TG direkt eingefügt.

Anstelle der «Rückgabe der Transporturkunde» wird in Artikel 26 der «Nachweis der Berechtigung» verlangt, um allfällige technische Entwicklungen, die zu einem Verzicht auf eine physische Transporturkunde führen würden, nicht zu behindern. Auf den bisherigen Absatz 2 kann verzichtet werden, da allgemeine Rechtsgrundsätze zur Feststellung des erfolgreichen Vertragsabschlusses ausreichen.

## **6. Abschnitt: Bestelltes Verkehrsangebot**

*Die in der ersten Botschaft zu Bahnreform 2 genannten Artikel 34–38 behandelten das Thema «Ausschreibung». Bei der Erarbeitung der Zusatzbotschaft zeigte es sich jedoch, dass hierzu noch vertiefte Abklärungen vorgenommen werden müssen und zwingend eine erneute Vernehmlassung durchzuführen ist. Somit werden Regeln zur Ausschreibung erst in der neuen Legislatur dem Parlament vorgelegt werden.*

*Art. 28* Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Verkehrsangebots (EBG Art. 49 sowie TG Art. 8 und 11)

Die Abgeltungsregeln für den Regionalverkehr wurden am 1. Januar 1996 als Teil der EBG-Revision in Kraft gesetzt. Diese Regelungen werden weitgehend übernommen. Sie werden ergänzt mit den bisher im Transportgesetz verankerten Bestellungen durch Kantone und Gemeinden, die soweit möglich und sinnvoll mit den gemeinsamen Bestellungen durch Bund und Kantone harmonisiert werden. Es hat sich in der Praxis gezeigt, dass sich die beiden Bereiche angebotsseitig oft nicht mit genügender Klarheit trennen lassen. Deshalb wird in Absatz 4 von «Angeboten oder Angebotsverbesserungen» gesprochen. Das Vorhandensein einheitlicher Rechtsvorschriften bringt hier eine Erleichterung.

Neu ist die Möglichkeit, Fahrplanpublikationen für den gesamten öffentlichen Verkehr durch den Bund abgelteten zu können. Der Begriff «zentral» ist hier mit «landesweit» gleichzusetzen.

Der Abschluss von individuellen Bonus-Malus-Vereinbarungen dient dazu, den Transportunternehmen einen Anreiz zu setzen, ihre Leistung – insbesondere die Qualität – weiter zu verbessern und dient als Gegengewicht zu der in Artikel 41 PBG neu geschaffenen Möglichkeit der freien Gewinnverwendung. Schliesslich soll die Gewinnaufung nicht zulasten der Qualität erfolgen. Langzeitvereinbarungen, die ein ähnliches Ziel verfolgten, aber nur zwischen Kantonen und konzessionierten Transportunternehmen abgeschlossen werden konnten, sind damit obsolet. Die Dauer der Bonus-Malus-Vereinbarungen ist mit derjenigen der Konzessionsdauer zu koordinieren.

*Art. 29* Voraussetzungen (EBG Art. 50)

Dieser Artikel nimmt die bestehenden Regeln von Artikel 50 EBG auf. Zusätzlich muss das Unternehmen eine von den Bestellern unabhängige Rechtspersönlichkeit haben, was heute zwar für die meisten, nicht aber für alle Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zutrifft. Mit dieser Bestimmung sollen Interessenkonflikte begrenzt werden und die unternehmerische Unabhängigkeit gesichert werden. Diese Entwicklung hatte mit der Herauslösung der SBB aus der Bundesverwaltung ihren Anfang genommen. Schliesslich wird verlangt, dass im Verwaltungsrat keine Person Einsitz hat, welche direkt am Bestellvorgang beteiligt ist.

*Art. 30* Verkehrsangebot und Bestellverfahren (EBG Art. 51)

Die bisherigen Bestimmungen über das Bestellverfahren werden übernommen, aber teilweise präzisiert. In einem neuen Absatz 3 wird der Inhalt der Abgeltungsvereinbarung verdeutlicht, der bisher nur mit einem Einschub in Absatz 2 angedeutet wurde. Die bisherigen Absätze 3 und 4 werden zu 4 und 5. Das Differenzbereinigungsverfahren vor dem UVEK (Art. 51 Abs. 4 EBG) wird ersetzt durch den ordentlichen Rechtsmittelweg nach dem neuen Verwaltungsgerichtsgesetz<sup>9</sup> (VGG), das am 1. Januar 2007 in Kraft getreten ist. Damit sollen Verzögerungen im Bestellverfahren, welche oft Provisorien nötig machten, minimiert werden und für alle am Bestellverfahren Beteiligten die nötige Rechtssicherheit geschaffen und wie üblich im Verwaltungsverfahren ein zweistufiges Beschwerdeverfahren eingeführt werden.

<sup>9</sup> SR 173.32

Mit Einführung des Bundesverwaltungsgerichts wird der Instanzenzug eine Änderung in dem Sinne erfahren, dass anstelle des UVEK das Bundesverwaltungsgericht mit Weiterzug ans Bundesgericht (sofern möglich) Beschwerdeinstanz sein wird.

*Art. 31*            Periodizität des Bestellverfahrens

Das Bestellverfahren soll, abgestimmt mit dem Fahrplanjahr, statt jährlich nur alle zwei Jahre durchgeführt werden, da das Leistungsangebot nur mit dem Fahrplanwechsel wesentlich geändert werden kann. Damit soll der Bestellaufwand reduziert werden. Mit einer zwei Jahre gültigen Vereinbarung werden die Risiken für Besteller zwar erhöht, aber in einem erträglichen Mass. Noch längeren Bestelldauern stehen die sich laufend ändernden Angebotskonzepte der Kantone und die finanziellen Risiken langer Verpflichtungen für die Transportunternehmen entgegen.

*Art. 32*            Festlegung der Abgeltung (EBG Art. 52)

Die bisherige Regelung, wonach die Abgeltung bei unwirtschaftlichem Verhalten des Transportunternehmens der Kürzung unterliegt, wird beibehalten.

*Art. 33*            Finanzielle Aufteilung (EBG Art. 53)

Die Finanzierung des RPV bleibt weiterhin eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Die vorliegende Formulierung entspricht der verabschiedeten NFA-Vorlage. Mit der NFA wird die Berücksichtigung der Finanzkraft gestrichen, da der indirekte Finanzausgleich durch den direkten Finanzausgleich ersetzt werden soll (siehe dazu auch Ziff. 4.1). Ausserdem muss der bisherige Artikel 53 Absatz 2 EBG mit der Einführung der NFA angepasst werden, weil der Bund dann nur noch durchschnittlich 50 Prozent der gemeinsamen Abgeltungen decken soll. Der bisherige Absatz 5 war für Infrastrukturabgeltungen anwendbar. Er wird neu im EBG aufgeführt und kann daher hier gestrichen werden.

*Art. 34*            Finanzhilfen (EBG Art. 56)

Künftig sollen Investitionen im Verkehrsbereich der Transportunternehmen grundsätzlich über den Kredit- und Kapitalmarkt laufen. Dies reduziert die Staatsquote, wobei aber Bund und Kantone gleichzeitig über die Abgeltung der ungedeckten Kosten im bestellten öffentlichen Personenverkehr die Kapitalkosten der Investitionen (mit)tragen. Es gilt also, eine für alle Parteien finanziell sinnvolle Lösung zu finden. Damit sollen alle Transportunternehmen möglichst gute Zinsbedingungen erreichen.

Die frühere generelle Möglichkeit, Investitionshilfen zu gewähren, wird nur noch für wenige Spezialfälle aufrechterhalten. Damit sollen insbesondere neue Lösungen ermöglicht werden (z.B. Beschaffung von Prototypen von Spurwechselfahrzeugen), welche Angebotsverbesserungen ermöglichen oder Einsparungen bei der Infrastruktur erlauben.

## 7. Abschnitt: Rechnungswesen

### *Art. 35* Grundsätze (EBG Art. 63)

Die Bestimmungen, die den Erlass einer Rechnungsverordnung (REVO; SR 742.221) erlauben, werden unverändert aus dem Eisenbahngesetz übernommen. Die Bundeskompetenz in diesem Bereich bedeutet auch, dass die Kantone diesbezüglich keine zusätzlichen Anforderungen oder Bestimmungen aufstellen können.

### *Art. 36* Ausweis des Spartenerfolgs (EBG Art. 64)

Seit seiner Einführung am 1. Januar 1996 hat Artikel 64 EBG dadurch die Aufmerksamkeit auf sich gezogen, dass er den Gewinn aus abgeltungsrechtlicher Tätigkeit als Rücklage bzw. Spezialreserve bindet. Es wird nun präzisiert, dass es sich dabei um den Spartenerfolg (nicht den Unternehmenserfolg) handelt. In Verbindung mit den Bestimmungen zur Steuerbefreiung ergibt sich, dass bei Beendigung der Tätigkeit eines Unternehmens im öffentlichen Verkehr die Besteuerung als Gewinn möglich ist. Die Bildung der Spezialreserve muss hingegen steuerfrei sein.

Um den unternehmerischen Anreiz zur Erzielung eines positiven Ergebnisses, das heisst eine Verbesserung in der Ist-Rechnung gegenüber der Planrechnung, zu erhöhen, wird zunächst maximal ein Drittel zur freien Verfügung des Unternehmens stehen. Sobald die Spezialreserve die Hälfte des Jahresumsatzes oder 12 Millionen Franken erreicht hat, kann das Unternehmen über den Gewinn frei verfügen. Das Unternehmen kann sich aber auch entscheiden, die Spezialreserve freiwillig weiter zu äufnen. Diese Bestimmung wird aber nur für die Verkehrssparten Gültigkeit haben (siehe neuen Art. 67 EBG, Ziff. 2.6.9).

Sodann wird in der Verordnung festzulegen sein, inwieweit das eingesetzte Eigenkapital zulasten der Planrechnung verzinst werden kann.

Um die finanzielle Basis des Fernverkehrs zu sichern, wird mit Absatz 4 auch diesem, nicht abgeltungsberechtigten Bereich erlaubt, (steuerfrei) eine Rückstellung zu bilden.

### *Art. 37* Subventionsrechtliche Prüfung durch die Aufsichtsbehörde (EBG Art. 70)

Die Transportunternehmen, die von der öffentlichen Hand Beiträge oder Darlehen erhalten, reichen die Jahresrechnungen dem BAV zur Prüfung und Genehmigung ein. Neu kann das BAV zusätzliche Unterlagen verlangen, die ihm für die Genehmigung dienlich sind.

Das BAV prüft, ob die Rechnungen mit den gesetzlichen Vorschriften und den darauf basierenden Vereinbarungen über Beiträge und Darlehen übereinstimmen. Aus Gründen der Klarheit und Transparenz wird neu darauf hingewiesen, dass die subventionsrechtliche Rechnungsprüfung die Prüfung der Revisionsstelle des Transportunternehmens ergänzt.

Zeigen die Ergebnisse der Rechnungsprüfung ein erhöhtes Risiko (z.B. bei Liquidität, Rückstellung und Reserven oder bei grossen Abweichungen zwischen Plan- und Ist-Rechnung), kann das BAV beim betroffenen Unternehmen eine vertiefte Prüfung wie beispielsweise eine Revision oder ein Finanzaudit durchführen.

*Art. 38*            Streitigkeiten (EBG Art. 71)

Die bestehende Regelung, wonach das Unternehmen erst über einen aus der Rechnungsgenehmigung strittigen Betrag verfügen darf, wenn darüber rechtskräftig entschieden ist, wird unverändert übernommen.

*Art. 39*            Revisionsstelle (EBG Art. 72)

Angesichts der sehr ausführlichen Bestimmungen im Aktienrecht kann darauf verzichtet werden, die Revisionsstelle wie bisher näher zu umschreiben. Hingegen wird die Vorschrift aufrechterhalten, dass auch jene Unternehmen eine Revisionsstelle nach Aktienrecht haben müssen, die nicht die Rechtsform einer Aktiengesellschaft haben (z.B.: Anstalten öffentlichen Rechts oder Einzelfirmen).

## **8. Abschnitt: Besondere Leistungen für öffentliche Verwaltungen**

*Art. 40*            Grundsatz (EBG Art. 41)

Der unverändert übernommene Artikel legt fest, dass auch öffentliche Körperschaften für Leistungen von Transportunternehmen ein übliches Entgelt zu entrichten haben.

*Art. 41*            Transporte im Rahmen der nationalen Sicherheitskooperation  
(TG Art. 8a)

Der relativ neue Artikel 8a aus dem Transportgesetz wird unverändert übernommen. Er verpflichtet die Unternehmen, sich in ausserordentlichen Lagen dem Landesinteresse unterzuordnen.

## **9. Abschnitt: Bestimmungen über die vertragliche Haftung**

*Art. 42*            Haftung des Unternehmens bei dienstlichen Verrichtungen  
(TG Art. 40)

Diese Bestimmung wird aus dem Transportgesetz übernommen. Die einzige Anpassung liegt darin, dass das Unternehmen explizit auch für die Angestellten der Transportbeauftragten haftet. Andernfalls wären Geschädigte von Fahrten, welche das Unternehmen nicht selbst ausführt, schlechter gestellt. Der Rückgriff im Innenverhältnis wird dadurch nicht tangiert.

*Art. 43*            Schadenersatz (TG Art. 41)

Die Bestimmung wird unverändert aus dem Transportgesetz übernommen. Der Bundesrat muss für den Schadenersatz bei fahrlässiger Verursachung Höchstgrenzen festlegen.

*Art. 44*            Vertragliche Haftungsbeschränkungen (TG Art. 42)

Vertragliche Haftungsbeschränkungen sind nichtig, die Bestimmung wird unverändert übernommen.

*Art. 45* Klageberechtigung (TG Art. 43)

Die Klageberechtigung bleibt unverändert.

*Art. 46* Geltendmachen der Ansprüche (TG Art. 44)

Die unverändert übernommene Bestimmung sagt, gegen wen sich eine Klage richten kann, da an einer Beförderung sehr oft mehrere Transportunternehmen beteiligt sind.

*Art. 47* Erlöschen der Ansprüche (TG Art. 45)

Artikel 45 TG wird vollständig übernommen, soweit der Personenverkehr oder das Reisepäck betroffen ist. Die Bestimmungen des Artikels beziehen sich auf den neuen Artikel 23 Absätze 1 und 2.

*Art. 48* Verjährung (TG Art. 46)

Die relativ kurzen Verjährungsfristen erfahren keine Veränderung.

*Art. 49* Haftungsgemeinschaft der Unternehmen (TG Art. 47)

Artikel 47 TG, der unverändert übernommen wird, stipuliert eine besondere Haftung für jenes Unternehmen, das den Transportvertrag abschliesst.

*Art. 50* Pfandrecht (TG Art. 48)

Das Faustpfandrecht auf Reisepäck für alle Forderungen wird unverändert übernommen.

## **10. Abschnitt: Aufsicht**

*Art. 51* Aufsichtsbehörde (TG Art. 49a, ähnlich EBG Art. 12)

Die Aufsicht des Bundes im öffentlichen Verkehr ergab sich bisher aus Artikel 12 Eisenbahngesetz und Artikel 49a Transportgesetz. Der zweitgenannte Artikel wird unverändert übernommen.

*Art. 52* Datenbearbeitung durch das Bundesamt (EBG Art. 16)

Um ihre Tätigkeit ausüben zu können, ist die Aufsichtsbehörde auf aktuelle Daten angewiesen. Eine ähnliche Bestimmung findet sich bereits heute in Artikel 24 der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession.

Die Bekanntgabe von besonders schützenswerten Daten bedarf einer gesetzlichen Grundlage. Ein öffentliches Interesse an solchen Informationen besteht, wenn Sicherheit und Zuverlässigkeit eines Unternehmens betroffen sind. Aufgrund von Artikel 52 Absatz 5 kann der Bundesrat auf Verordnungsstufe näher ausführen, welche Daten zur Erbringung des öffentlichen Verkehrs erhoben und bearbeitet werden dürfen. Insbesondere kann er die Handhabung der mittels elektronischer Überwachung (Videoaufzeichnung gemäss Art. 54) erhobenen Daten regeln. Die Veröffentlichung von schützenswerten Daten wird auf Verordnungsstufe restriktiv

geregelt, womit den in der Motion Vollmer vom 7. Juni 2001 (01.3284) genannten Anliegen Rechnung getragen ist.

#### *Art. 53–54* Datenbearbeitung durch Unternehmen und Videoüberwachung

Es liegt im Interesse der Reisenden, dass ihre Daten von den Transportunternehmen bei der Erbringung des öffentlichen Verkehrs nach einheitlichen Grundsätzen bearbeitet werden. Indem die Transportunternehmen mit Konzessionen und Bewilligungen die für Bundesorgane geltenden Bestimmungen des Datenschutzgesetzes anzuwenden haben, wird diesem Anliegen Rechnung getragen. Zudem gelten damit für alle Transportunternehmen die gleichen Bestimmungen bezüglich Datenerhebung und Datenschutz, unbeachtlich ob sie nach Privatrecht oder gestützt auf öffentliches Recht (z.B. SBB) gegründet sind.

Die Konzessions- bzw. Bewilligungsinhaberinnen sind darauf angewiesen, Daten bei ihren Kunden zu erheben und diese zu bearbeiten. Nur so können sie den Betrieb auf die Kundschaft optimal ausrichten und insbesondere persönliche Fahrkarten (Halbtax- und Generalabonnemente) ausstellen oder ein elektronisches Fahrausweisystem einführen (Art. 53 Abs. 2). Das Austauschen von Daten erleichtert den Unternehmen die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise und ermöglicht es ihnen, sich untereinander auf die Bedürfnisse der Reisenden noch besser abzustimmen. Dieses Recht steht auch Dritten zu, die nach diesem Gesetz konzessionierte bzw. bewilligte Aufgaben wahrnehmen. Auf Verordnungsstufe wird festgelegt, dass die Konzessions- bzw. Bewilligungsinhaberinnen mit den Dritten eine Datenschutzvereinbarung abzuschliessen haben.

Bei Ereignissen im öffentlichen Raum kann die Videoüberwachung ein wichtiges Instrument sein zur Ermittlung der Täterschaft. Dabei spielt eine wesentliche Rolle, dass Aufzeichnungen für die nachträgliche Auswertung zur Verfügung stehen und nicht frühzeitig gelöscht werden. Dieses vom Bundesrat am 1. Februar 2007 gestützt auf ein Aussprachepapier betreffend Sicherheit in Bahnhöfen und anderen öffentlichen Orten beschlossene Anliegen wird vorliegend umgesetzt. Die Aufbewahrungspflicht darf dabei höchstens 100 Tage betragen und es müssen wirksame Schutzvorkehrungen gegen Missbrauch von Videosignalen ergriffen werden (Art. 54 Abs. 4). Der Bundesrat wird die Schutzvorkehrungen und die Art der Aufbewahrung auf Verordnungsstufe regeln (Art. 54 Abs. 6). Zudem wird das missbräuchliche Aufzeichnen, Aufbewahren, Nutzen oder Bekanntgeben von Videosignalen unter Strafe gestellt (Art. 57).

## **11. Abschnitt: Rechtspflege und Strafbestimmungen**

#### *Art. 55* Rechtsweg (TG Art. 50)

Der Rechtsweg wird unverändert aus dem Transportgesetz übernommen. Es gilt die Bundesverwaltungsrechtspflege, ausser für vermögensrechtliche Streitigkeiten zwischen Kunde oder Kundin und Transportunternehmen, die der Zivilrichter beurteilt. Für die spezifischen Streitigkeiten im öffentlichen Verkehr gelten demnach die Vorschriften der Bundesverwaltungsrechtspflege. Dadurch wird ein einheitlicher Rechtsmittelweg und wie im Verwaltungsverfahren üblich ein zweistufiges Beschwerdeverfahren geschaffen, sofern es sich nicht um subventionsrechtliche Tatbestände ohne Anspruch handelt (Art. 83 Bst. k des Bundesgerichtsgesetzes vom

17. Juni 2005; SR 173.110). Gemäss geltendem Recht sind Beschwerden in der ersten Instanz durch das UVEK zu beurteilen, womit dieses häufig überlastet war. Durch die Erklärung des Bundesverwaltungsgerichts zur ersten Beschwerdeinstanz kann nun das UVEK entlastet werden (dies wird ermöglicht durch die Revision der Bundesrechtspflege, die am 1. Januar 2007 in Kraft getreten ist). Dieser Rechtsweg wird erst mit der vorliegenden Zusatzbotschaft vorgeschlagen.

*Art. 56*            Übertretungen (TG Art. 51, EBG Art. 88 Abs. 1–2 und aPBG Art. 16)

Die Übertretungstatbestände aus den bisher massgebenden drei Gesetzen werden in einem Artikel zusammengefasst. Das Strafmass ist Busse bis 10 000 Franken.

*Art. 57*            Vergehen (TG Art. 51, EBG Art. 88 Abs. 1–2 und aPBG Art. 16)

Strafbare Handlungen, die unter Vergehen subsumiert werden, können je nach Schwere des Delikts zusätzlich zur Geldbusse mit Freiheitsstrafe bestraft werden. Die in dieser Bestimmung genannten Tatbestände umfassen im Wesentlichen Widerhandlungen gegen Ausführungsvorschriften und Verfügungen, die sich auf dieses Gesetz stützen sowie Widerhandlungen gegen erteilte oder nicht erteilte Bewilligungen und Konzessionen.

*Art. 58*            Verfolgung von Amtes wegen (*neu* und aPBG Art. 18 Abs. 3)

Mit der überwiesenen Motion Jutzet hat der Bundesrat den Auftrag erhalten, einen Gesetzesentwurf vorzulegen, wonach strafbare Handlungen gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs von Amtes wegen verfolgt werden. Das wird mit diesem Artikel umgesetzt. Abgesehen davon werden auch die Artikel 285 und 286 des Strafgesetzbuches (StGB; SR 311.0) angepasst.

*Art. 59*            Zuständigkeit (EBG Art. 88 Abs. 4, aPBG Art. 19)

Während das EBG die Kantone als zuständig für die Strafverfolgung bezeichnete, behielt das aPBG diese Aufgabe dem UVEK vor. Der weitere Instanzenweg nach Abschluss des Verwaltungsstrafverfahrens führt dann aber doch über die kantonalen Gerichte und allenfalls bis vor Bundesgericht. Aufgrund der neu erlangten Erkenntnisse und der Tatsache, dass es sich hierbei um ein schwieriges Fachgebiet handelt, erachtet das BAV eine einheitliche Anwendung als notwendig. Da das BAV über die fachlichen Voraussetzungen verfügt, wird auf die Entscheidung, die Zuständigkeit für die Strafverfolgung den Kantonen zu übergeben, zurückgekommen (entgegen dem Vorschlag in der ersten Botschaft). Die Zuständigkeit soll beim Bund bleiben.

*Art. 60*            Verwaltungsmassnahmen

Mit der Botschaft vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2 war mit diesem Artikel auch die Möglichkeit vorgesehen, Verwarnungen auszusprechen, ohne daraus strafrechtliche oder Verwaltungsmassnahmen abzuleiten. Für das blosses Verwarnen braucht es aber keine zwingende gesetzliche Grundlage, weshalb nun auf diese verzichtet wird.



*Art. 61* Meldepflicht

Polizei und Strafbehörden sind angehalten, das BAV über alle Verstösse in Kenntnis zu setzen, die eine Verwaltungsmassnahme begründen könnten.

## **12. Abschnitt: Schlussbestimmungen**

*Art. 62* Vollzug (aPBG Art. 21, EBG Art. 94 und 97, TG Art. 52)

Wie in den bisherigen Gesetzen erhält der Bundesrat die Generalkompetenz für den Vollzug. Soweit nicht in den einzelnen Artikeln erwähnt, müssen einzelne spezifische Delegationen vorgenommen werden.

*Art. 63* Aufhebung bisherigen Rechts

Das bisherige Personenbeförderungsgesetz muss aufgehoben werden. Die dort enthaltenen Bestimmungen über Strassentransportunternehmen werden in ein neues Gesetz überführt (siehe Ziff. 2.5)

*Art. 64* Übergangsbestimmungen

Die Bestimmung in Artikel 29, dass Verwaltungsräte keine direkte Funktion im Bestellverfahren wahrnehmen dürfen, erfordert eine Übergangsfrist, damit genügend Zeit bleibt, um Ersatz zu finden. Bei in der Regel zwei- bis vierjährigen Amtsperioden scheint eine Übergangsfrist von drei Jahren angemessen.

*Art. 65* Referendum und Inkrafttreten

Die Koordination der Inkraftsetzung der in dieser Botschaft behandelten Gesetze wird vom Bundesrat wahrgenommen.

### **2.3.2 Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) (Anhang 2)**

Unter dem neuen Titel «Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)» finden sich die Bestimmungen des bisherigen Gesetzes über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung (Personenbeförderungsgesetz), die nicht im neuen Entwurf des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) Platz fanden.

In diesem Erlass werden keine wesentlichen materiellen Änderungen vorgenommen. Artikel 1 muss dem neuen Inhalt angepasst werden, die Artikel 2–10 übernehmen den Text aus den Artikeln 7–15 aPBG. In Artikel 3 werden zwei neue Absätze hinzugefügt. Absatz 3 verdeutlicht, dass die Zulassungsbewilligung nicht nur pro Fahrzeug eingeholt, sondern auch auf diesem mitgeführt werden muss. Absatz 4 verpflichtet das BAV zum Führen eines öffentlichen Registers über die Inhaberinnen und Inhaber von Bewilligungen. Artikel 7 Absatz 6 präzisiert, dass man nur mit einer relevanten Ausbildung von der Prüfung der fachlichen Eignung befreit werden

kann. Ausserdem wird Artikel 8 Absatz 2 dahingehend ergänzt, dass wiederholte oder schwerwiegende Verstösse zu einem Entzug der Bewilligung führen.

Artikel 11 übernimmt die Strafbestimmungen aus den Artikeln 17 und 18 aPBG mit der auf 10 000 Franken angepassten Bussenhöhe. Zudem gibt er dem Bundesrat die Kompetenz, weitere strafbare Übertretungen festzulegen. In Artikel 12 werden die Regelungen aus den Artikeln 19 und 20 aPBG betreffend Zuständigkeit und Verfahren übernommen.

### **2.3.3                   Kommentar zu den Änderungen anderer Erlasse**

*Aufgrund der vorliegenden Botschaft sind viele Änderungen anderer Erlasse notwendig. Anders als in der Botschaft vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2 wird auf die Änderung des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966<sup>10</sup> über den Natur- und Heimatschutz verzichtet, da die ursprünglich vorgesehene Änderung für nicht richtig befunden wurde. Auch die Änderung des Bundesgesetzes vom 5. Oktober 1990<sup>11</sup> über die Anschlussgleise wird nicht hier, sondern in einer separaten Vorlage vorgeschlagen. Gleiches gilt für die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes über den Netzzugang und die Interoperabilität.*

*Hingegen wurden hier weitere Änderungen vorgeschlagen, die zur Einführung der Steuerbefreiung unerlässlich sind. Ferner soll das HGV-Anschluss-Gesetz vom 18. März 2005 neu im Rahmen dieser Reform ergänzt werden, um die durch ein Versehen entstandene Lücke zu schliessen. Geändert werden soll auch das Bundesgesetz vom 28. März 1905<sup>12</sup> über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmen und der Schweizerischen Post.*

#### **2.3.3.1                Verantwortlichkeitsgesetz**

Artikel 19 des Verantwortlichkeitsgesetzes (VG) regelt unter anderem, in welchen Fällen welche Bestimmungen des VG auch für Organisationen gelten, die ausserhalb der ordentlichen Bundesverwaltung stehen. Artikel 19 Absatz 1 Einleitungssatz VG setzt hierzu zunächst einmal voraus, dass die Organisationen mit öffentlichen Aufgaben des Bundes betraut sind. Dies trifft zum Beispiel auf Transportunternehmen zu, denen das dem Bund vorbehaltene Recht zum gewerbsmässigen Personentransport übertragen ist. Gemäss Artikel 19 Absatz 1 Buchstabe a VG gelten für diese Organisationen sodann die Artikel 3–6 VG ebenfalls, wobei anstelle des Bundes aber die jeweilige Organisation für den Schaden haftet und spezialgesetzliche Haftungsregelungen dem VG vorgehen. Nur soweit die Organisation die geschuldete Entschädigung nicht zu leisten vermag, haftet der Bund; die Haftung des Bundes für ausserhalb der ordentlichen Bundesverwaltung stehende Organisationen, wie z.B. die SBB, ist also stets eine subsidiäre.

Während sich diesbezüglich keine Änderungen aufdrängen, ist die in Artikel 19 Absatz 2 VG vorgesehene Anwendbarkeit der strafrechtlichen Verantwortlichkeit (Art. 13 ff. VG) im Falle konzessionierter Transportunternehmen nicht mehr zeit-

<sup>10</sup> SR 451

<sup>11</sup> SR 742.141.5

<sup>12</sup> SR 221.112.742

gemäss. Diese Bestimmung hat unter anderem zur Folge, dass für die Strafverfolgung Angestellter von konzessionierten Transportunternehmen eine Ermächtigung des EJPD erforderlich ist (Art. 15 Abs. 1 VG). Artikel 19 Absatz 2 VG wird deshalb dahingehend ergänzt, dass diese Bestimmung für Angestellte oder Beauftragte konzessionierter Transportunternehmen nicht gilt.

### **2.3.3.2 Obligationenrecht (OR)**

Artikel 671 Absatz 5 OR kann ersatzlos gestrichen werden, da in den Erlassen für den öffentlichen Verkehr keine abweichende Regelung mehr vorgesehen ist. Somit gelten für die konzessionierten Transportunternehmen die gleichen Regeln für die Reservebildung wie für jedes andere Unternehmen auch.

### **2.3.3.3 Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmen und der Schweizerischen Post**

Der Geltungsbereich des Gesetzes wird auch auf Seilbahnen erstreckt.

### **2.3.3.4 Fusionsgesetz (FusG)**

Die SBB gelten gestützt auf ein Bundesgerichtsurteil vom 20. April 2006 als Institut des öffentlichen Rechts im Sinne des FusG. Somit fallen sie unter die Artikel 99–101 FusG. Das führt zu einer Ungleichbehandlung gegenüber den anderen konzessionierten Transportunternehmen. Damit die SBB vom Geltungsbereich dieser Bestimmungen ausgenommen werden können, muss Artikel 100 Absatz 1 FusG angepasst werden.

### **2.3.3.5 Schweizerisches Strafgesetzbuch (StGB)**

Ergänzend zu den Strafbestimmungen in PBG, EBG und GüTG wird im Strafgesetzbuch der Begriff des Beamten explizit auf die Angestellten der Unternehmen nach PBG, EBG und GüTG sowie der nach dem BGST beauftragten Organisationen ausgedehnt. Namentlich für die Angestellten der konzessionierten privaten Transportunternehmen ist unsicher, ob sie Beamtenstatus haben. Dies ist nur der Fall, wenn die ihnen übertragene Aufgabe amtlicher Natur ist, d.h. wenn sie zur Erfüllung einer dem Gemeinwesen zustehenden öffentlichen Aufgabe übertragen wurde. Die vorgeschlagene Ergänzung der Artikel 285 und 286 StGB bewirkt, dass die genannten Zweifel beseitigt werden und diese Bestimmungen alle Angestellten nach PGB, EBG und GüTG einbeziehen.

### **2.3.3.6 Bundesstatistikgesetz (BstatG)**

Mit der Überführung der SBB in eine Aktiengesellschaft liegt kein Grund mehr vor, Bestimmungen des Bundesstatistikgesetzes auf die SBB als anwendbar zu erklären. Die SBB sind aus Artikel 2 Absatz 2 zu streichen.

### **2.3.3.7 Militärgesetz (MG)**

Die SBB besitzen ebenfalls Konzessionen nach den Artikeln 6–8 PBG und Artikel 5 EBG. Eine Unterscheidung zwischen SBB und anderen KTU ist daher nicht mehr notwendig (Art. 18 Abs. 1 Bst. h).

### **2.3.3.8 Finanzhaushaltgesetz (FHG)**

Gemäss Artikel 60 Absatz 1 sorgt die Eidgenössische Finanzverwaltung für die Tresorerie der SBB, gewährt in deren Rahmen Darlehen und Vorschüsse, ohne dass die SBB eigentliche Sicherstellungen bieten müssen, und stellt die ständige Zahlungsbereitschaft der SBB sicher. Da die SBB nicht mehr zur Bundesverwaltung gehören, soll ihnen die Möglichkeit offenstehen, finanzielle Mittel auch anderswo zu beschaffen.

### **2.3.3.9 Zollgesetz (ZG)**

Da die SBB sich in Rechten und Pflichten nicht mehr von den anderen Eisenbahnunternehmen unterscheiden, werden in den Artikeln 49, 50, 51 und 89 alle Bahnen unter den einheitlichen Begriff «Eisenbahnunternehmen» subsumiert.

Die SBB gelten nicht mehr als Teil der Bundesverwaltung, weshalb ihnen auch keine besonderen Verpflichtungen im Zollbereich aufzuerlegen sind. Der Begriff «SBB» wird daher aus Artikel 139 Absatz 2 ersatzlos gestrichen.

Diese Änderungen werden nur gültig sein, wenn die RÖVE vor dem neuen Zollgesetz in Kraft tritt.

### **2.3.3.10 Bundesgesetz über die Stempelabgaben (StG)**

Investitionshilfen von Bund und Kantonen an Transportunternehmen wurden schon in der Vergangenheit oft in der Form von Aktienkapital eingeschossen. Eine Ausnahmebestimmung in Artikel 6 Absatz 1 des StG nahm Aktienkapitalerhöhungen, die diesem Zweck dienen, von der Emissionsabgabe aus. Dabei wurden einzelne Artikel aus dem EBG namentlich aufgeführt. Da die Bestimmungen im EBG neu geordnet werden und der Verkehrsbereich neu im PBG geregelt ist, wird auf die Erwähnung einzelner Gesetzesartikel verzichtet. Am grundsätzlichen Inhalt der Bestimmung ändert sich nichts.

### **2.3.3.11 Bundesgesetz über die direkte Bundessteuer (DBG)**

#### *Art. 56 Bst. d*

Alle KTU werden einander hinsichtlich der Steuerpflicht gleichgestellt. Bisher waren konzessionierte Unternehmen als ganzes steuerbefreit, sofern sie von verkehrspolitischer Bedeutung waren und mindestens drei Jahre lang keine Gewinnausschüttung vornahmen. Der unbestimmte Begriff der «verkehrspolitischen Bedeutung» als Voraussetzung für die Steuerbefreiung wird fallen gelassen. Einziges und klares Kriterium ist in Zukunft die eidgenössische Konzession. Gleichzeitig wird die Steuerbefreiung auf die konzessionierte Tätigkeit beschränkt. Voraussetzung ist, dass die betreffende Sparte eine Abgeltung erhält (Regionalverkehr, Ortsverkehr, Infrastruktur) oder durch die Konzession verpflichtet ist, den Betrieb ganzjährig aufrecht zu erhalten (Fernverkehr). Keine Steuerbefreiung erhalten demnach Unternehmen ohne eidgenössische Konzession, zum Beispiel Güterverkehrsunternehmen. Der frei verfügbare (steuerbare) Gewinn ergibt sich aus der vom BAV genehmigten Spartenrechnung der Verkehrsbereiche. Im Infrastrukturbereich lässt das Eisenbahngesetz *keinen* frei verfügbaren Gewinn zu. Der frei verfügbare Gewinn des Personenfernverkehrs soll steuerbefreit bleiben.

### **2.3.3.12 Bundesgesetz über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden (StHG)**

Im geltenden StHG ist die Steuerbefreiung der konzessionierten Verkehrsunternehmen nur als Kann-Vorschrift statuiert. Zur Vermeidung einer weitgehenden Disharmonisierung – auch im Sinne einer vertikalen Disharmonisierung – werden die Voraussetzungen in Artikel 23 Absatz 1 Buchstabe i StHG einheitlich und verbindlich festgelegt. Damit wird unter anderem das Problem beseitigt, dass für die direkte Bundessteuer eine andere Steuerbefreiungsmethode (subjektive oder objektive Steuerbefreiung) zur Anwendung kommt als für die kantonalen Gewinn- und Kapitalsteuern (bisher subjektive Steuerbefreiung). Die Regelung ist wörtlich gleich wie im DBG, gilt hier aber nicht nur für die Gewinnsteuer.

In jedem Fall, selbst wenn ein Unternehmen Dividenden bezahlt, darf keine Steuer auf dem Kapital der Infrastruktur und des Fern-, Regional- und Ortsverkehrs erhoben werden.

Die KTU sind für die konzessionierten Bereiche auch von der Grundstückgewinnsteuer befreit. Die Wahlfreiheit der Kantone wird somit in dieser Frage aufgehoben und die bisher für die SBB geltende Regelung auf alle konzessionierten Betriebe ausgedehnt. Dies kommt darin zum Ausdruck, dass Absatz 1 Buchstabe i, der die Steuerbefreiung der KTU regelt, in Absatz 4 nicht erwähnt wird. Da die ursprünglich vorgeschlagene Regelung zur Steuerbefreiung in der Vernehmlassung erheblich, vor allem in formaler Hinsicht, kritisiert wurde, ist der sich jetzt manifestierende Eingriff in die kantonale Steuerhoheit nicht diskutiert worden. In der Praxis betreffen allerdings die meisten Grundstücksverkäufe von KTU Liegenschaften, die keine notwendige Beziehung zum konzessionierten Betrieb (mehr) haben. Für solche Liegenschaften gilt die Steuerbefreiung ohnehin nicht. Geht es hingegen um Grundstücke, die bei der alten und der neuen Eigentümerin in Beziehung zum konzessionierten Betrieb stehen, dann soll auch keine Grundstückgewinnsteuer

erhoben werden (Beispiele: Übernahme der Station Niederbipp von den SBB durch die Aare Seeland Mobil, Übernahme eines Buswendeplatzes im Bahnhofsbereich durch die Gemeinde).

Unklarheiten könnten in der Frage entstehen, was alles zum steuerbefreiten Bereich gehört. Aus der Formulierung des Gesetzestextes lässt sich der Umkehrschluss ziehen, dass Nebenbetriebe und Liegenschaften, die eine notwendige Beziehung zum Betrieb haben, ebenfalls *gänzlich* steuerbefreit sind. In Verbindung mit der Vorschrift, dass frei verfügbare Gewinne steuerbar sind, lässt sich der steuerbefreite Bereich so abgrenzen: Eine Liegenschaft oder ein Nebenbetrieb ist so weit steuerbefreit, als ein daraus entstehender Gewinn in die Spartenrechnung des konzessionierten Bereichs eingeht. Ist hingegen eine Liegenschaft oder ein Nebenbetrieb nicht Bestandteil der Rechnung einer konzessionierten Sparte, so fehlt es ihr an der «notwendigen Beziehung» zur konzessionierten Tätigkeit.

So lässt sich vermeiden, dass es zu einer in der praktischen Handhabung aufwendigen und konfliktträchtigen Aufteilung einer einzelnen Liegenschaft kommt. Insbesondere Bahnhofsgebäude dienen neben ihrem bahnbetrieblichen Zweck oft weiteren, – aber durchaus in einer notwendigen Beziehung zum Bahnbetrieb stehenden – Nutzungen (z.B. Kioske, Bahnhofsläden, Dienstwohnungen). Die Mieterträge aus diesen Nutzungen helfen mit, die ungedeckten Kosten des Infrastrukturbetriebs zu reduzieren. Würde hier neu eine Steuerpflicht entstehen, würde sich der Kostendeckungsbeitrag an die Infrastruktur reduzieren und dem Bund würden erhebliche Mehraufwendungen in der Abgeltung entstehen. Deshalb ist die Steuerbefreiung für die Bahnhofliegenschaften als Ganzes aufrechtzuerhalten.

### **2.3.3.13 Strassenverkehrsgesetz (SVG)**

#### *Art. 25 Abs. 2 Bst. f*

Auf Bergpoststrassen verkehren nicht nur Fahrzeuge des Postautodienstes. Dementsprechend wurden in Artikel 4a PBG (Fahrordnungsvorschriften) auch die konzessionierten Unternehmen erwähnt, nicht aber in Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe f SVG (Warnsignale). Während für die Fahrordnungsvorschriften in Artikel 45 SVG (Steile Strassen, Bergstrassen) eine weitere Gesetzesgrundlage vorhanden ist, muss für das Dreiklanghorn eine Anpassung gemacht werden. Somit ist die bestehende Bestimmung auf alle konzessionierten Transportunternehmen auszuweiten (Art. 25 Abs. 2 Bst. f). Auf Bestimmungen im PBG kann verzichtet werden.

#### *Art. 30 Abs. 4*

Ähnlich wie bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene besteht heute auch bei Strassentransporten eine nicht mehr den aktuellen gesetzestechnischen Anforderungen entsprechende gesetzliche Grundlage für die Delegation von gewissen Tätigkeiten an Dritte. Koordiniert mit den Änderungen im Bahnbereich soll im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter eine entsprechende Delegationsnorm auch für die Strasse aufgenommen werden.

Diese neue Bestimmung erlaubt es, eine tiefere Blutalkoholkonzentration für den eidgenössisch konzessionierten Verkehr sowie für den internationalen Linienverkehr festzulegen als für den restlichen Strassenverkehr. Damit werden die Fahrzeugführerinnen und -führer von gewerbmässigen und regelmässigen Fahrten, die konzessionspflichtig nach Artikel 5 der heute geltenden VPK sind oder die eine eidgenössische Bewilligung nach Artikel 6 Absatz 1 VPK oder eine nach Artikel 17 des Landverkehrsabkommen mit der EG anerkannte ausländische Bewilligung benötigen, den gleichen Bestimmungen unterstellt, wie sie im Eisenbahngesetz für die Diensttauglichkeit gelten. Im Verlauf der nächsten Jahre ist geplant, weitere Motorfahrzeugführerinnen und -führer, denen im Strassenverkehr besondere Verantwortung zukommt (z.B. Berufsschauffeure, Fahrlehrerinnen) oder von denen eine besondere Gefahr ausgeht (z.B. Neulenker), diesen verschärften Vorschriften zu unterstellen. Zuvor muss aber das ordentliche Vernehmlassungs- bzw. Anhörungsverfahren durchgeführt werden.

### 2.3.3.14 Eisenbahngesetz (EBG)

Das Eisenbahngesetz wird weitgehend von den Bestimmungen befreit, die sich nicht auf die Eisenbahn-Infrastruktur und den spezifischen Eisenbahnbetrieb beziehen. Insbesondere werden die Bestimmungen über die Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots und die Buchführung, die heute auch für Automobil-, Schiffs- und Luftseilbahnunternehmen gelten, in das Personenbeförderungsgesetz überführt. Diese Massnahme verbessert die Übersichtlichkeit der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen wesentlich.

Im ganzen Gesetz wird im Sinne einer Begriffsvereinheitlichung das Wort Bahnunternehmung(en) und Eisenbahnunternehmung(en) durch Eisenbahnunternehmen ersetzt (Art. 17, 26, 35, 39, 50, 51, 59, 75, 93). Schliesslich wird das Eisenbahngesetz in die heute übliche Form mit Sachüberschriften gebracht.

*Aufgrund des Sicherheitskontrollgesetzes (SKG), dessen Botschaft der Bundesrat am 9. Juni 2006 zu Händen des Parlaments verabschiedet hat, ist die eisenbahnrechtliche Sicherheitsaufsicht an die neue Philosophie anzupassen. Das heisst, dass die direkte staatliche Kontrolle in Zukunft die Ausnahme sein soll. Damit wird auch den europäischen Bestrebungen, die in die gleiche Richtung laufen, Rechnung getragen. Zudem sollen die Aufsichtsaufgaben, die ein Amt im Bereich der Sicherheit wahrnehmen muss, von den übrigen Amtsaufgaben getrennt werden. Damit wird garantiert, dass Sicherheitsaspekten ein eigenständiges Gewicht zukommt. Folgende Artikel sind daher im EBG mit dem SKG kompatibel zu gestalten und zu überarbeiten: Artikel 10, 17, 18m, 18w, 18x und 21.*

## Erstes Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

### Art. 1 Geltungsbereich

Der Vorbehalt in Bezug auf die Gesetzgebung über die Schweizerischen Bundesbahnen wird aufgehoben; das SBB-Gesetz ist ein reines Organisationsgesetz, das keine Abweichungen vom Eisenbahngesetz begründen soll.

Sowohl Infrastrukturbetreiberin (ISB) wie auch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unterstehen dem EBG. Integrierte Unternehmen werden durch beide Begriffe in ihrer jeweiligen Funktion angesprochen.

Entscheidendes Kriterium für die Bezeichnung als Eisenbahnunternehmen im Sinne des Gesetzes bleibt, dass diese Unternehmen von allen zur Beförderung von Personen und Gütern benützt werden können und dass die Fahrzeuge spurgeführt sind.

#### *Art. 2* Haupt- und Nebenbahnen

Die Einteilung in Haupt- und Nebenbahnen ist seit Jahren bedeutungslos. Artikel 2 wird deshalb aufgehoben.

#### *Art. 3* Enteignung

Nachdem heute nicht mehr alle Eisenbahnunternehmen auch über eine eigene Infrastruktur verfügen, ist zu präzisieren, welche Konzession – Infrastruktur oder Personenbeförderung – die Grundlage für ein allfälliges Enteignungsverfahren bilden kann. Naturgemäss steht die Enteignung mit der Verfügungsgewalt über die Infrastruktur in einem engen Zusammenhang, weshalb nur Unternehmen mit einer Infrastrukturkonzession in den Genuss des Enteignungsrechts kommen sollen, und dies auch nur dann, wenn die Infrastruktur einem öffentlichen Interesse dient. Reine Ausflugsverkehrs-Bahnen können sich kaum auf ein öffentliches Interesse berufen.

Absatz 3 bestimmt, dass Bahngebiet nicht eressen werden kann. Entfällt Artikel 1 des Bahnpolizeigesetzes ersatzlos, so wäre nicht ausgeschlossen, dass versucht würde, Bahngebiet oder Rechte daran (Bahnübergänge) zu ersetzen.

## **Zweites Kapitel: Eisenbahnunternehmen**

Das zweite Kapitel gliedert sich neu in die Abschnitte Infrastrukturbetreiberinnen und Netzzugang und regelt, unter welchen Voraussetzungen Eisenbahnunternehmen tätig werden können.

#### *Art. 6 Abs. 1* Infrastrukturkonzession

Die Zweckmässigkeit hat sich in der Praxis als schwierig zu prüfende Voraussetzung für die Erteilung einer Infrastrukturkonzession erwiesen. Im Vordergrund des Prüfverfahrens steht ohnehin die Frage, ob die zu bauende Eisenbahnstrecke einem öffentlichen Interesse dient. Artikel 6 wurde entsprechend neu formuliert. Als Voraussetzungen für die Erteilung einer Infrastrukturkonzession bleibt, dass dem Vorhaben keine wesentlichen öffentlichen Interessen (namentlich Raumplanung, Natur- und Heimatschutz, Gesamtverteidigung) entgegenstehen dürfen.

#### *Art. 7 Abs. 1* Infrastrukturkonzession – Übertragung, Betriebsverträge

Der erste Satz vom Absatz 1 wird mit der Präzisierung ergänzt, dass Konzessionen nur an Unternehmen (im Sinne des Gesetzes) übertragen werden können, welche die gleichen Voraussetzungen bezüglich Sicherheit und wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit erfüllen können wie das Unternehmen, welches die Konzession abgibt.



Währenddem sich die Buchstaben a-c nur auf die Konzession beziehen (also die Infrastruktur des Unternehmens), betrifft die Zwangsliquidation das Unternehmen als Ganzes. Die Formulierung ist demnach anzupassen.

### **Drittes Kapitel: Aufsicht**

#### *Art. 10*      Aufsichtsbehörden

Bedingt durch die Aufhebung des Artikels 2 wird der Begriff Nebenbahnen in Artikel 10 durch Bahnen ersetzt. Inhaltlich ändert sich dadurch nichts. Weitere Anpassungen erfolgen aufgrund des Sicherheitskontrollgesetzes.

#### *Art. 14*      Aufgehoben

Mit der EBG-Revision von 1996 wurde ein Wandel in der Art und Weise, wie die öffentliche Hand die Unternehmen steuern will, eingeleitet. Es wird davon ausgegangen, dass die öffentliche Hand nicht direkt in unternehmerische Entscheide eingreifen, sondern durch Vorgaben im Rahmen der Bestellung steuern soll; die direkte Mitwirkung von Vertretern von Bund, Kantonen und anderen Körperschaften in den Verwaltungsräten ist nicht mehr zeitgemäss. Auch auf internationaler Ebene, insbesondere in der EU, wird verlangt, dass sich der direkte Einfluss der öffentlichen Hand auf Leistungsvereinbarungen, Angebotsvereinbarungen und dergleichen beschränke. Der Artikel 14, welcher ein Anrecht der öffentlichen Hand auf Einsitz in die Verwaltungsräte stipuliert, kann daher ersatzlos aufgehoben werden.

#### *Art. 16*      Datenbearbeitung durch das Bundesamt

Es wird in ausführlicher Weise festgelegt, was die Unternehmen der Aufsichtsbehörde an Informationen abzuliefern haben.

#### *Art. 16a*      Datenbearbeitung durch die Konzessionsinhaberinnen (*neu*)

Erhebung, Bearbeitung und Bekanntgeben von besonders schützenswerten Personendaten und Persönlichkeitsprofilen zum Schutz von Bau und Betrieb der Infrastruktur – also im Normalfall Tätigkeiten von Sicherheits- und Polizeiorganen – sind möglich unter strikter Beachtung der Gesetzgebung über den Datenschutz. Details regelt der Bundesrat auf dem Verordnungsweg.

#### *Art. 16b*      Videoüberwachung

Aufgrund der Zunahme von Vandalenakten und zur Erhöhung der Sicherheit drängt sich die Einrichtung von Videoüberwachungskameras auf. Dieser Artikel bildet für das Bearbeiten von Personendaten mittels Einsatz von Bildaufnahme- und Bildaufzeichnungsgeräten durch die Verkehrsunternehmen die nötige rechtliche Grundlage. Die Erfahrungen mit terroristischen Anschlägen haben gezeigt, dass die ursprünglich vorgesehene Aufbewahrungszeit vom Videomaterial von 24 Stunden zu kurz ist. Die Aufbewahrungspflicht wird gestützt auf ein vom Bundesrat am 1. Februar 2007 genehmigtes Aussprachepapier betreffend Sicherheit in Bahnhöfen und an anderen öffentlichen Orten auf höchstens 100 Tage festgelegt. Zudem müssen wirksame

Schutzvorkehrungen gegen Missbrauch von Videosignalen ergriffen werden (Art. 16b Abs. 4). Der Bundesrat wird die Schutzvorkehrungen und die Art der Aufbewahrung auf Verordnungsstufe regeln (Art. 16b Abs. 6). Zudem wird das missbräuchliche Aufzeichnen, Aufbewahren, Nutzen oder Bekanntgeben von Videosignalen unter Strafe gestellt (Art. 86a).

## **Viertes Kapitel: Planung, Bau und Betrieb**

### *Art. 17* Anforderungen

Die im heutigen Artikel 18w ohne Zusammenhang stehende Kompetenznorm zum Erlass von Fahrdienstvorschriften zuhanden des BAV wird neu in Absatz 3 festgehalten. Absatz 4 bildet die gesetzliche Grundlage für ein Register der in der Schweiz immatrikulierten Eisenbahnfahrzeuge, das vor allem im Zusammenhang mit dem Netzzugang von Bedeutung ist. Absatz 5 entspricht dem heutigen Absatz 4.

### *Art. 18w* Betriebsbewilligung

Zunächst wird der Grundsatz formuliert, dass für jede Eisenbahnanlage und für jedes Fahrzeug eine Betriebsbewilligung erforderlich ist. Dies entspricht den Anforderungen der Interoperabilitätsrichtlinien der EU, die zu einem späteren Zeitpunkt in das schweizerische Recht übernommen werden sollen. Für Eisenbahnanlagen ausserhalb des Anwendungsbereichs der Interoperabilitätsrichtlinien (z.B. Schmalspurbahnen) bleibt es aber weiterhin möglich, dass das BAV auf eine Betriebsbewilligung verzichtet. Diesen Entscheid kann es im Rahmen der Erteilung der Plangenehmigung oder Typenzulassung treffen. Das BAV kann in einer Amtsverordnung weiter festhalten, bei welchen Objekten es sich nicht um betriebsbewilligungspflichtige Eisenbahnanlagen handelt (beispielsweise Sitzbänke auf Perrons).

### *Art. 18x* Typenzulassung (*neu*)

Dieser Artikel basiert weitgehend auf der Formulierung im bisherigen Artikel 7 EBV. Er lässt aber durch abweichende Formulierungen erkennen, dass eine Typenzulassung auch schon für das erste Genehmigungsobjekt einer beabsichtigten Serie erteilt werden kann. Überdies wird durch die Vermeidung der bisherigen Aufzählung «Fahrzeuge, Bauelemente und Sicherungsanlagen» deutlich, dass für jeden Bestandteil einer Eisenbahnanlage oder eines Fahrzeugs eine Typenzulassung beantragt werden kann.

### *Art. 23* Benützungsvorschriften

Damit wird im Hinblick auf die Gewährung eines ordentlichen Bahnbetriebes die Durchsetzbarkeit der Hausordnung in den Bahnhöfen sichergestellt.

Der bisher in diesem Artikel behandelte Sicherheitsdienst wird in einem eigenen Gesetz geregelt.

## **Zusammenarbeit zwischen den Bahnen**

### *Art. 33*      Knotenbahnhöfe

Der Anschluss zwischen mehreren ISB wurde in der Bahnreform 1 neu geregelt. Probleme in der Praxis zeigten auf, dass die neue Bestimmung zu wenig differenziert war. Eine klare Zuteilung der Verantwortlichkeiten kam in verschiedenen Gemeinschaftsbahnhöfen nicht zustande. Damit blieb die unbefriedigende Situation, dass das anschliessende Unternehmen vieles mitzahlen muss, worauf es in seinem eigenen Betrieb eher verzichten oder das es wesentlich anders organisiert würde. Umgekehrt werden beim betreibenden Unternehmen die Anstrengungen für einen schlanken Betrieb gebremst, weil ein Anteil immer automatisch weiterverrechnet wird und das Unternehmen wegen des Miteigentums der anschliessenden Bahn doch nicht frei ist, den Bahnhof aus seiner Sicht optimal zu gestalten.

Artikel 33 bezieht sich neu nur noch auf den Anschluss von Bahnen, welche dieselben Normalien aufweisen. Diese sollen sich untereinander einigen, wer den Knoten infrastrukturseitig betreibt. Damit werden klare Verantwortlichkeiten geschaffen. Der Verkehr in solchen Knoten wird im Netzzugang abgewickelt. Dieser Artikel gilt somit *nicht* für EVU.

Als Regelfall soll gemäss Absatz 2 die Eigentums- und Betriebsgrenze zwischen Infrastrukturen zweier ISB ausserhalb des Knotens liegen.

Indem in Absatz 3 untersagt wird, Verkehre von und nach fremden Infrastrukturen in einem Knoten schlechter zu behandeln als die übrigen, wird das Gebot der Diskriminierungsfreiheit auch in diesem Zusammenhang nochmals verankert.

Trotz klarer Aufgabenabgrenzung werden gegenseitige Leistungen der ISB erforderlich sein. Absatz 4 hält fest, dass diese Leistungen in einer Vereinbarung zu regeln sind.

### *Art. 34*      Technischer und betrieblicher Anschluss

Die Bestimmungen aus dem bisherigen Artikel 33 werden hier aufgenommen. Es sind dies diejenigen Verpflichtungen, die über den Netzzugang hinausgehen, namentlich das ungehinderte Umsteigen Reisender und der ungehinderte Rollmaterialaustausch.

### *Art. 35*      Anschluss anderer öffentlicher Transportunternehmen

Dieser Artikel bezieht sich neu auf Artikel 34, entsprechend dem von Artikel 33 verschobenen Inhalt.

### *Art. 36*      Wahrnehmung übergeordneter Aufgaben

Mit der Einführung neuer Technologien und der Verstärkung der grenzüberschreitenden Aktivitäten von EVU verstärkte sich die Einsicht, dass gewisse Funktionen der Infrastruktur optimalerweise zentral von einem Unternehmen wahrgenommen werden. Dabei bleibt offen, ob es sich beispielsweise um ein grosses integriertes Unternehmen mit Infrastrukturbetrieb wie die SBB oder um spezialisierte Dienstleistungsunternehmen, z.B. der Eisenbahn-Mobilkommunikation, handelt. Aus Sicht der Kompetenzen abgebenden Unternehmen muss aber gewährleistet sein, dass ihre Anliegen in der zentralisierten Umsetzung einfließen können; es braucht Spielre-

geln. Dabei muss auch sichergestellt werden, dass die Anliegen nicht integrierter Unternehmen ebenso einbezogen werden wie die Interessen des beauftragten Unternehmens.

#### *Art. 39* Nebenbetriebe

Der Betrieb eines Bahnhofes gehört zu den Grundaufgaben der ISB. Sie allein soll das Recht haben, Nebenbetriebe an Bahnhöfen einzurichten (Abs. 1). Umgekehrt haben ausschliesslich die EVU das Recht, Nebenbetriebe in ihren Zügen einzurichten (Abs. 2). Der bisherige Absatz 2 wird zu Absatz 3.

Nicht in Frage gestellt wurde bis anhin, dass die Nebenbetriebe auf die Bedürfnisse der Reisenden ausgerichtet sein müssen. Hingegen gehen die Meinungen, was Bedürfnisse von Reisenden sind, recht weit auseinander. Interessanterweise bestehen solche Meinungsverschiedenheiten bezüglich Autobahn- und Flughafenshops nicht, was in der Regel zu einer Benachteiligung der Standorte des öffentlichen Verkehrs führt. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass sich weiterer Revisionsbedarf für diesen Artikel ergibt.

### **Streitigkeiten**

#### *Art. 40*

Absatz 1 Buchstabe d wird dahingehend ergänzt, dass das BAV bei Verweigerung oder Erschwerung des Anschlusses (Art. 33–35) auch über die geschuldeten Entschädigungen entscheiden kann. Die unterschiedliche Behandlung der SBB im letzten Satz von Absatz 2 hat heute keine Grundlage mehr und wird ersatzlos aufgehoben.

## **Fünftes Kapitel: Besondere Leistungen für öffentliche Verwaltungen**

#### *Art. 42* Landesverteidigung – Bahnanlagen und Fahrzeuge

Werden Unternehmen zugunsten der Landesverteidigung zu Leistungen verpflichtet, soll der Bund diese abgelden. Die Anrechnung allenfalls eintreffender betrieblicher Vorteile ist aus heutiger Sicht abzulehnen, da dies im Infrastrukturbereich zulasten der in den Leistungsvereinbarungen vereinbarten Investitions- und Betriebsprioritäten ginge (und letztlich auch wieder durch den Bund bezahlt würde) und im Verkehrsbe- reich direkt die Konkurrenzfähigkeit der belasteten Unternehmen schmälern kann.

## **Sechstes Kapitel: Finanzierung der Infrastruktur**

*Die Finanzierung der Infrastruktur wird mit dieser Vorlage nicht neu geregelt. Es erfolgen nur Anpassungen, die auf die neue Aufteilung von EBG und PBG zurückzuführen sind und die die Trennung von Infrastruktur und Verkehr auch in den Sparten konsequent umsetzen. Eine grundlegende Überarbeitung des Themas wird mit einer separaten Vorlage zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.*

#### *Art. 49* Grundsätze

Dieser Artikel gilt nur noch für die Bahninfrastruktur. Für den Verkehrsbereich wird auf Artikel 18 PBG verwiesen.

Mit der neuen Gliederung des Gesetzes sind einerseits Investitionshilfen des Bundes nach Artikel 56 für Infrastruktur, die nur dem Orts- und Ausflugsverkehr dient, ausgeschlossen. Gleichzeitig wird die gesamte Infrastrukturfinanzierung (Abgeltung der Betriebskosten, Abschreibungen und Darlehen) im Hinblick auf die Einführung des neuen Rechnungsmodells des Bundes (NRM) den gleichen Bedingungen unterstellt (siehe auch Ziff. 4.1).

#### *Art. 50* Voraussetzungen

Inhaltlich ändert sich nichts. Die Vorschriften befinden sich nicht mehr im neunten Abschnitt, sondern im neunten Kapitel (Abs. 1 Bst. a). Da der Verkehr jetzt im PBG geregelt ist, muss Absatz 2 entsprechend angepasst werden.

#### *Art. 51* Lastenverteilung zwischen Bund und Kantonen

Es gibt keine materiellen Änderungen ausser der Beschwerdebestimmung in Absatz 5 für die Eisenbahnunternehmen, die dem neuen PBG entspricht. Über Differenzen zwischen Bund und Kantonen sowie Eisenbahnunternehmen im Bestellverfahren entscheidet gemäss Absatz 4 neu das BAV.

Die Formulierung «Sparte Infrastruktur» weist darauf hin, dass die Bestimmungen für den Verkehrsbereich aus diesem Gesetz herausgenommen und ins neue PBG eingeführt wurden. Absatz 2 ist eine Angleichung an die übliche Form für die Leistungsvereinbarungen der Sparte Infrastruktur.

#### *Art. 53* Finanzielle Aufteilung

Der Artikel entfällt. Er wird durch den neuen Artikel 57 ersetzt.

#### *Art. 57* Finanzielle Aufteilung

Der bisherige Artikel 57 ist schon seit Jahren nicht mehr angewendet worden und es ist angebracht, ihn ersatzlos zu streichen. Der neue Artikel fasst den Inhalt der bisherigen Artikel 53, 60 und 61 zusammen und betrifft neu nicht mehr den Verkehrsbereich, sondern die ordentliche Infrastrukturfinanzierung, nämlich Abgeltungen und Darlehen. Damit findet auf die ordentliche Infrastrukturfinanzierung ein einziger Schlüssel für den Kantonsanteil Anwendung. Mit Einführung der NFA muss bei der Berechnung der Kantonsanteile die Finanzkraft gestrichen und der gesamtschweizerische Bundesanteil auf einen Durchschnitt von 50 % gesenkt werden. Unter Berücksichtigung der Sonderstellung des Kantons Graubünden kann diese Vorgabe nicht eingehalten werden. Die Schweizerische Eidgenossenschaft hat sich in einem mit dem Kanton Graubünden 1972 abgeschlossenen Staatsvertrag verpflichtet, sich mit mindestens 85 % an der Finanzierung der ordentlichen Infrastruktur zu beteiligen. Diese Verpflichtung wurde bei der EBG-Revision von 1996 so abgeändert, dass der einzelne Beitragssatz mehr oder weniger als 85 % betragen kann, wobei aber die Relationen insgesamt auch bei künftigen Anpassungen einzuhalten sind. Da sich die Sonderstellung nicht auf die Finanzkraft bezieht, sondern auf den Verzicht des Bundes, die RhB zu verstaatlichen (und wie die SBB-Infra-

struktur durch den Bund allein zu finanzieren), ist die Regelung auch nach der Umsetzung der NFA anzuwenden. Dieses Anliegen wurde in der Vorlage Bahnreform 2 im Rahmen der Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung berücksichtigt und hätte dazu geführt, dass bei der Berechnung der durchschnittlichen Bundesbeteiligung die Beiträge für das Gebiet des Kantons Graubünden genauso wegzulassen wären wie die Leistungen des Bundes an nationale Infrastrukturen der SBB, BLS und einiger anderer Unternehmen. Bis die Reformvorlage betreffend Harmonisierung der Infrastrukturfinanzierung (Vereinfachung des Systems und Anpassung der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen an die neuen Gegebenheiten) in Kraft gesetzt wird, soll im Sinne einer Übergangslösung der gesetzlich vorgegebene Durchschnitt des Bundesanteils von 50 % im Rahmen von RÖVE auf 55 % angehoben werden (Art. 57 Abs. 1 EBG). Dieser neue Durchschnittswert kann aufgrund der auf Verordnungsstufe im Rahmen von NFA geschaffenen Möglichkeit, während vier Jahren vom gesetzlich verankerten Durchschnittsatz um maximal 5 % abweichen zu dürfen, nun auch unter Berücksichtigung des Sonderfalls Graubünden eingehalten werden. Sobald aber das Reformpaket betreffend Harmonisierung der Infrastruktur in Kraft tritt, muss der von der NFA vorgegebene Durchschnittsatz von 50 % umgesetzt werden und Artikel 57 Absatz 1 EBG entsprechend geändert werden.

## **Siebentes Kapitel: Hilfe bei grossen Naturschäden**

Das siebente Kapitel umfasst nur noch den Artikel 59 (57, 58, 60, 61, 61a sind oder werden aufgehoben), Artikel 56 wird neu zum sechsten Kapitel geschlagen.

### *Art. 59* Naturschäden

Die Hilfe für nicht versicherte Katastrophenschäden wird aufrechterhalten. Sie bezieht sich aber nur noch auf die Infrastruktur. Fahrzeuge müssen versichert werden.

Unwetterschäden können ein Unternehmen in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten bringen. Daher sieht Artikel 59 EBG vor, dass nicht versicherte und die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens übersteigende Unwetterschäden vom Bund übernommen werden können. Nach dem geltenden Artikel 61 EBG müssen dafür Mittel im Rahmen eines mehrjährigen Verpflichtungskredits bereitgestellt werden. Heute geschieht dies in einem gemeinsamen Programm mit den Investitionsbeiträgen nach Artikel 56 EBG an die KTU.

Allerdings lassen sich Unwetterschäden nicht planen. Schon heute verursacht diese einfache Tatsache eine beträchtliche Unsicherheit in der Planung der Investitionsbeiträge im Rahmenkredit. Auch in der Zeit des 8. Rahmenkredits (lief bis Ende Dezember 2006) war dies ein Problem. Sind die Schäden gross, können einige der geplanten Investitionen nicht finanziert werden, weil die noch verfügbaren Mittel für die Schadensbehebung gebraucht werden.

In den zukünftigen Leistungsvereinbarungen bzw. Zahlungsrahmen können diese Gelder genau so wenig eingeplant werden. Gerade die Unwetter der letzten Jahre und das Schadensausmass haben gezeigt, dass situativ reagiert werden muss.

Die Bundesbeiträge an Eisenbahnunternehmen bei Unwetterschäden sollen weiterhin gewährt werden können. Diese sind wenn nötig über einen Nachtrag zum Bundesbudget bereit zu stellen. Eine Bindung an einen Verpflichtungskredit gibt es nicht mehr.

Wir schlagen aus diesem Grund vor, Artikel 61a in der heutigen Form zu streichen und Artikel 59 unverändert stehen zu lassen. Damit ist die einfache Mittelgewährung über Budgetnachträge gewährleistet.

*Art. 60, 61, 61a*

Diese Artikel werden durch die neuen Bestimmungen der Artikel 57 und 58 ersetzt. Siehe auch den Kommentar zu Artikel 59.

## **Achtes Kapitel: Trennung von Verkehr und Infrastruktur**

Der Inhalt des bisherigen Artikels 62 wird neu gegliedert und geringfügig angepasst in die neuen Artikel 62–65 überführt.

*Art. 62–64*

Der Inhalt des bisherigen Artikels 62 wird sprachlich überarbeitet und klar gegliedert in die neuen Artikel 62–64 überführt. Grundlage für die Definition der Sparte Infrastruktur bildet der Netzzugang, wie er insbesondere auch im europäischen Recht verankert ist. Auf eine Abweichung von den Grundsätzen, die auf europäischer Ebene gelten, wird verzichtet. Dies erleichtert nicht nur den Abschluss bilateraler Abkommen, sondern auch die Zusammenarbeit der Bahnunternehmen im täglichen Betrieb über die Grenzen hinweg.

Die Abgrenzung der Infrastruktur hat einen operativen Aspekt, daneben ist sie aber auch finanziell bedeutsam. Schliesslich wird durch die Abgrenzung auch definiert, welche Vermögenswerte durch einen Rückkauf (Art. 75) erfasst werden könnten.

Ausser der funktionalen Frage des Netzzugangs muss die Infrastruktur auch wirtschaftlich sinnvoll abgegrenzt werden können. Das Minimum, aufgezählt in Absatz 1 (siehe auch Art. 1 der Richtlinie 2001/12/EG vom 26. Februar 2001), ergibt sich durch die Anlagen und Einrichtungen, die für den Netzzugang notwendig sind. Dazu gehören insbesondere der Fahrweg, die Stromversorgungsanlagen (Fahrleitungen, Unterwerke, Gleichrichter), die Sicherungsanlagen, die Publikumsanlagen, die öffentlichen Verladeanlagen, die Rangierbahnhöfe und die notwendigen Dienstgebäude und Räume.

Die Infrastruktur soll sich aber nicht auf diese enge Definition beschränken müssen, sondern weitere mit ihr zusammenhängende Funktionalitäten einbeziehen können. Diese in Absatz 2 erwähnten Bauten, Anlagen Einrichtungen und Funktionen müssen also nicht zur Infrastruktur gehören, aber sie können zu ihr gehören, wenn der funktionale Zusammenhang gross genug ist. Dazu gehören beispielsweise Kraftwerke und Übertragungsleitungen, insbesondere wenn sie auf die spezifischen Bedürfnisse der Bahn ausgerichtet sind. Weiter kann der Billetverkauf zur Infrastruktur gehören, wenn er durch Personal der ISB oder in Räumlichkeiten, die aus anderen Gründen zur Infrastruktur gehören, abgewickelt werden kann. Den ISB soll es auch unbenommen sein, nicht (mehr) oder nur noch teilweise benötigte Liegen-

schaften anderen Nutzungen zuzuführen. Je nach Gestaltung der Anlagen und betrieblicher Situation müssen der Kleinunterhalt von Rollmaterial und der Rangierdienst in einem Bahnhof zentral erfolgen. In diesem Fall drängt sich die ISB auf, die ohnehin für den Betrieb des Bahnhofs besorgt sein muss. Die Regelung macht insgesamt deutlich, dass es Bereiche gibt, die aus funktionellen Gründen zur Infrastruktur gehören können oder müssen, ohne dass sie direkt Gegenstand des Netzzugangs sind.

Ausgeschlossen ist aber in jedem Fall, dass das ISB selbst Güter- oder Personenverkehrsleistungen (Traktion) erbringt, dies hält Absatz 3 fest.

Die Sparte Infrastruktur umfasst aber, dies klärt Artikel 63, nicht nur die Anlagen und Einrichtungen, wie in Artikel 62 aufgezählt, sondern auch deren Betrieb und Unterhalt.

Hinsichtlich Organisation hält Artikel 64 fest, dass der Bereich Infrastruktur von Verkehrsleistungen zu trennen ist, was natürlich auch die operative Führung mit einschliesst. Das heisst, das integrierte Unternehmen muss für eine diskriminierungsfreie Organisation und Führung des Infrastrukturbereichs sorgen. Weiterhin gültig ist der Grundsatz, dass das BAV Ausnahmen für Schmalspurbahnen und kleine Unternehmen gewähren kann.

Die Bereiche nach Artikel 62 Absatz 2, die fakultativ zur Infrastruktur zählen, sollen ihre vollen Kosten den Leistungsbezügern verrechnen. Die bisherige Formulierung, dass sie keine ungedeckten Kosten verursachen dürften, war missverständlich. Ist nämlich die Infrastruktur nach Absatz 3 Leistungsbezügerin, können diese Bauten, Anlagen und Einrichtungen die anteiligen Kosten sehr wohl ungedeckte Kosten verursachen.

#### *Art. 65* Steuerbefreiung

Um eine Gleichstellung aller Unternehmen zu erreichen, bestimmt dieser Artikel neu, dass die gesamten Anlagen und Einrichtungen der Infrastruktur von kantonalen und kommunalen Liegenschaftssteuern befreit sind (bisher nur Art. 21 SBBG).

### **Neuntes Kapitel: Rechnungswesen**

Die Inhalte der bisherigen Artikel 63 und 64 finden sich, soweit notwendig, in den neuen Artikeln 66 und 67 wieder. Auf den früheren Inhalt des Artikels 65 (Reserve) kann verzichtet werden, da gleichzeitig die Ausnahmebestimmung des OR aufgehoben wird. Für Eisenbahnunternehmen gelten somit die allgemeinen Bestimmungen des OR, die gleich lauten wie der bisherige Artikel 65 EBG. Da in dieser Vorlage gegenüber der Botschaft zu Bahnreform 2 die Aufteilung auf ein Grund- und Ergänzungsnetz entfallen ist, musste Artikel 66 EBG entsprechend umformuliert werden.

#### *Art. 66* Grundsätze

Für das Rechnungswesen wird auf das PBG verwiesen. Nur die nachstehenden Spezialbestimmungen werden noch im EBG verankert:



Die rechnerische Trennung der Infrastruktur (Abs. 2) gilt ausnahmslos für alle Unternehmen. Auf eine eigene Bilanz können jene Unternehmen verzichten, denen eine Ausnahme von der Pflicht zur organisatorischen Trennung nach Artikel 64 gewährt wurde.

In Absatz 3 wird als Spezialbestimmung festgehalten, dass die Anlagenrechnung nach dem Bruttoprinzip zu führen ist. Dies ist nicht zuletzt deshalb erforderlich, weil in der Regel vom Neuwert abgeschrieben wird und nicht vom aktuellen Buchwert.

#### *Art. 67* Gewinnverwendung und Eigenkapitalverzinsung

Eigenkapital der Infrastruktur darf nicht verzinst werden, Gewinnausschüttungen zulasten des Spartenerfolgs sind unzulässig. Beendet ein Eisenbahnunternehmen seine Tätigkeit im abgeltungsberechtigten Bereich, so wird die Spezialreserve zu Eigenkapital. Dabei kann unter Umständen eine nachträgliche Gewinnbesteuerung anfallen.

#### *Art. 70, 71, 72, 74*

Diese Artikel werden durch die Verschiebung der Hauptbestimmungen des Rechnungswesens ins PBG überflüssig und können aufgehoben werden.

### **Zehntes Kapitel: Kaufrecht der Gemeinwesen**

#### *Art. 75* Kaufrecht im Landesinteresse

Das EBG bestimmte bisher, dass der Bund jede Bahn mit einer Konzession nach Artikel 5 gegen eine Entschädigung erwerben kann, wenn es im Interesse des Landes geboten erscheint (Rückkauf).

Der Bund ist verantwortlich für den Erhalt und die Verfügbarkeit einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur, er ist aber aus heutiger Sicht nicht Betreiber eines Eisenbahnunternehmens. In diesem Sinne ist der Rückkauf dahingehend zu präzisieren, dass es sich dabei nur um den möglichen Rückkauf der Infrastruktur handeln kann; der Teil «Verkehr» eines Eisenbahnunternehmens gilt aus heutiger Sicht nicht als rückkaufbar.

Die neue Regelung entbindet den Bund nun konsequenterweise davon, auch den Verkehrsteil eines Unternehmens mit übernehmen zu müssen (was einen freihändigen Kauf im Einzelfall nicht verbieten würde). Unmittelbare Auswirkungen dieser Regelung sind nicht ersichtlich – es ist eine vorsorgliche Anordnung.

Als Rückkaufspreis wird neu auf den Buchwert abgestellt. Dies erhöht auch den Druck auf die Unternehmen, die Bilanz nach den Grundsätzen der «true and fair view» aufzustellen. Verzichtet wird auf die frühere Ankündigungsfrist für den Rückkauf. Zweck des Rückkaufsartikels ist nicht mehr, prosperierende Unternehmen aufzukaufen, sondern vielmehr, in ausserordentlichen Lagen die Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur zu sichern. Solche Situationen erfordern rasches Handeln.

*Art. 76*      Gegenstand des Erwerbs

Der in Artikel 75 als Rückkaufsobjekt erwähnte Begriff «Eisenbahninfrastruktur» ist in Artikel 62 Absätze 3 und 4 erklärt. Auf eine zusätzliche Umschreibung im Zusammenhang mit dem Rückkauf kann deshalb verzichtet werden.

*Art. 77 und 78*      Berechnung der Entschädigung und Anrechnung

Der Erwerbspreis und die Anrechnung von Darlehen ist neu in Artikel 75 geregelt, auf die Artikel 77 und 78 kann deshalb verzichtet werden.

## **Elftes Kapitel: Sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Eisenbahnbereich**

*Art. 80*      Fähigkeitsprüfung (*neu*)

Diese Bestimmung bildet die gesetzliche Grundlage für die bereits auf Stufe der Eisenbahnverordnung aufgenommene Regelung über die Prüfung für das Prüfen von Triebfahrzeugen. Gleichzeitig soll die Möglichkeit geschaffen werden, auch für weitere Personen, die im Eisenbahnbereich eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausüben, entsprechende Prüfungen vorzuschreiben oder die Tätigkeit an bestimmte persönliche Voraussetzungen zu knüpfen.

*Art. 81*      Dienstunfähigkeit (*neu*)

Im Gegensatz zum Strassenverkehr bestehen für die Eisenbahnen keine gesetzlichen Vorschriften bezüglich Alkohol- und Drogenmissbrauch. Da die Verantwortung des sicherheitsrelevanten Personals im öffentlichen Verkehr sehr gross ist, können entsprechende Gefährdungen nicht toleriert werden. Durch die Verankerung im Eisenbahngesetz mit Verweisen in den Gesetzen für die übrigen Verkehrsträger werden Lokomotivführer, Buschauffeusen und Passagierschiffskapitäne diesbezüglich einander gleichgestellt.

Es wird ein Verbot stipuliert, in angetrunkenem Zustand oder mit einer anderweitigen Beeinträchtigung der erforderlichen körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit eine sicherheitsrelevante Tätigkeit auszuüben. Eine entsprechende Vorschrift hatte bisher für den Bahnbereich gefehlt, für Lenkerinnen und Lenker von Strassenfahrzeugen sowie für Schiffsführerinnen und -führer galten die allgemeinen verkehrsmittelspezifischen Bestimmungen.

Mit der Umschreibung der im öffentlichen Verkehr eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausübenden Personen werden nicht nur offensichtliche Funktionen wie das Führen von Triebfahrzeugen erfasst, sondern möglichst alle relevanten Tätigkeiten, also auch Personen, die keine sicherheitsrelevante Funktion innehaben, aber ausnahmsweise eine sicherheitsrelevante Arbeit verrichten. Arbeiten, die als sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Sinne dieses Gesetzes gelten, werden auf Verordnungsstufe näher umschrieben (Art. 85 Abs. 2).

*Art. 82*      Feststellung der Dienstunfähigkeit (*neu*)

Absatz 1 ermächtigt die systematische Atemalkoholkontrolle, d.h. verdachtsfreie Atemproben durchzuführen, wie dies auch in Artikel 55 des Strassenverkehrsgesetzes (AS 2002 2767) festgehalten ist.

Ist das Verhalten einer Person beim Dienstantritt auffällig (häufiges Zuspätkommen, Unkonzentriertheit, geruchliche oder andere Wahrnehmungen usw.), so können nach Absatz 2 neben der Atemprobe weitere Voruntersuchungen angeordnet werden. Denkbar sind Urin-, Speichel-, Schweiß-, Haar- und Nageltests, die Rückschlüsse auf den Konsum von Alkohol, Arznei- oder Betäubungsmitteln zulassen. Damit diese Art von Voruntersuchung angeordnet werden darf, müssen Verdachtsmomente vorliegen. Ansonsten wäre es unverhältnismässig, jede Person, die eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausübt, jederzeit einer solchen Untersuchung unterziehen zu können.

Wie im SVG wird in Absatz 3 die bundesrechtliche Grundlage dafür geschaffen, bei den sich aufgrund der durchgeführten Atemalkoholprobe nach Absatz 1 respektive der weiteren Voruntersuchungen nach Absatz 2 erhärteten Anzeichen der Dienstunfähigkeit eine Blutprobe abzunehmen. Da die Atemprobe nicht gegen den Willen einer kontrollierten Person durchgeführt werden kann, müssen unterstützende Zwangsmassnahmen zur Verfügung stehen, also die Abnahme einer Blutprobe.

#### *Art. 83 Ausweisentzug (neu)*

Liegt eine länger andauernde Beeinträchtigung der Dienstfähigkeit vor, so muss der Ausweis entzogen werden.

#### *Art. 84 Zuständigkeiten (neu)*

Massnahmen können ausser von den kantonalen Polizeibehörden und dem zuständigen Bundesamt auch von den Unternehmen selbst angeordnet und durchgeführt werden, wenn sie bestimmte Personen oder Unternehmenseinheiten dafür bezeichnen. In diesem Fall können Massnahmen nur gegenüber Angestellten und Beauftragten des betreffenden Unternehmens ergriffen werden.

#### *Art. 85 Ausführungsvorschriften (neu)*

Absatz 1: Die Festlegung der Promillegrenzen bei Angetrunkenheit (Bst. a) und anderer Grenzwerte (Bst. b) wird in Abweichung vom SVG in die Kompetenz des Bundesrates gegeben. Dies rechtfertigt sich damit, dass es bei den von diesen Bestimmungen betroffenen Personen nur um einen sehr eingeschränkten Kreis handelt. Somit ist das Interesse der Bevölkerung, auf die festzulegende Höhe des Grenzwertes Einfluss zu nehmen, auch weniger gross als im Strassenbereich. Unter Berücksichtigung der bisherigen Praxis im Eisenbahnbereich wird der auf Verordnungsstufe festzulegende Blutalkohol-Promille-Grenzwert tiefer angesetzt werden, als er zurzeit im Strassenbereich ist.

Der Bundesrat erlässt überdies Vorschriften über die verschiedenen Untersuchungsmethoden (Bst. c). Er kann die Auswertung der Proben erlauben (Bst. d) und legt fest, welche Anforderungen unternehmensinterne Organe und die im Konkreten mit dem Vollzug der Massnahmen betrauten Personen erfüllen müssen, damit sie Massnahmen durchführen dürfen (Bst. e). So dürfen beispielsweise die mit dem Vollzug der Massnahmen betrauten Organe und Personen nicht eine gegenüber dem Betroffenen direkte Vorgesetzten-Funktion haben. Weiter dürfen Blutentnahmen und ähnliche Massnahmen nur von dafür entsprechend geschultem Personal durchgeführt werden.

Absatz 2: Die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten werden vom Bundesrat bezeichnet. Das Führen von Fahrzeugen gehört zweifellos zu diesen Tätigkeiten, jedoch gibt es vor allem im Bereich der Bedienung von Sicherungsanlagen weitere Berufe, die einbezogen werden müssen. Diese Berufsbilder unterliegen derzeit einem starken Wandel, so dass eine Festlegung auf Gesetzesstufe nicht sinnvoll ist. Die Festlegung durch den Bundesrat kann der Entwicklung verzögerungsfrei folgen.

## **Zwölftes Kapitel: Strafbestimmungen und Verwaltungsmassnahmen**

### *Art. 86*      *Übertretungen (neu)*

Unerlaubtes Betreten, Befahren oder andere vorsätzliche Beeinträchtigung des Bahnbetriebsgebietes bilden einen Übertretungstatbestand und werden auf Antrag verfolgt. Der hohe Sanktionsrahmen in Form von Busse bis zu einer Höhe von 10 000 Franken weist darauf hin, dass es sich nicht um Bagatelldelikte handelt.

### *Art. 86a*      *Widerhandlungen gegen Bau- und Betriebsvorschriften (neu)*

Realisierungen von Bauvorhaben unter Missachtung der erforderlichen Plangenehmigungen oder Inbetriebnahmen von Anlagen ohne entsprechende Bewilligungen sind rechtlich als Vergehen qualifiziert, können somit Freiheitsstrafen bis zu drei Jahren oder Geldbussen nach sich ziehen. Diese Sanktionen finden auch Anwendung bei Zuwiderhandlungen gegen Verfügungen, die sich auf das Gesetz oder auf eine Ausführungsvorschrift stützen.

Wenn von diesen strafbaren Handlungen eine juristische Person des öffentlichen oder Privatrechts oder eine Handelsgesellschaft betroffen ist, finden die strafrechtlichen Bestimmungen auf die natürlichen Personen Anwendung, die für diese juristische Person oder Handelsgesellschaft hätten handeln müssen.

### *Art. 87*      *Ausübung einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit in dienstunfähigem Zustand (neu)*

Unter den Begriff «Eisenbahnbereich» fallen alle Eisenbahnen im Sinne von Artikel 1 EBG.

Absätze 1 und 2: Das «Fahren in angetrunkenem Zustand» wird als Übertretung qualifiziert und mit Busse bestraft, das Überschreiten eines zweiten, vom Bundesrat festgesetzten «qualifizierten» Grenzwertes (siehe Art. 85 Abs. 1 Bst. a) gilt als Vergehen und wird mit Gefängnis oder Busse bedroht. Mit der Umschreibung «aus anderen Gründen dienstunfähig» werden auch Ursachen wie z.B. Krankheit, Übermüdung oder psychologische Probleme erfasst.

Absatz 3: Vorgesetzten, die Bedienstete in dienstunfähigem Zustand in den Dienst schicken oder die den Dienst in dienstunfähigem Zustand nicht nach ihren Möglichkeiten verhindern, droht dieselbe Strafe, sofern sie vorsätzlich gehandelt haben. Damit soll erreicht werden, dass Vorgesetzte ihre Führungsverantwortung wahrnehmen und die nötigen Anordnungen treffen, wenn Mitarbeitende Alkohol- oder Drogenprobleme haben.

*Art. 87a* Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung  
der Dienstunfähigkeit (*neu*)

Mit Haft oder Busse wird auch bestraft, wer Massnahmen zur Feststellung der Dienstunfähigkeit vereitelt. Auch hier werden Vorgesetzte mit in die Pflicht genommen.

*Art. 88* Verfolgung von Amtes wegen

Damit wird dieselbe Bestimmung wie in Artikel 62 des PBG aufgenommen. Neu werden strafbare Handlungen gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs von Amtes wegen verfolgt.

*Art. 88a* Zuständigkeit

Wie bis anhin ist die Verfolgung und Beurteilung von Verstössen gegen Bestimmungen des EBG Sache der Kantone.

*Art. 89* Verwaltungsmassnahmen

Das BAV kann Verwarnungen aussprechen, Bewilligungen, Erlaubnisse und Ausweise entziehen oder einschränken, wenn sich der oder die Begünstigte nicht nach den Regeln verhält oder die Erteilungsvoraussetzungen entfallen sind.

Wie bisher im EBG festgehalten, kann das BAV verlangen, dass zu Klage Anlass gebende Personen ihrer Funktionen enthoben werden.

Diese Verwaltungsmassnahmen sind von den Strafverfahren unabhängig.

*Art. 89a* Meldepflicht

Um die Massnahmen nach Artikel 90 ergreifen zu können, muss die zuständige Behörde mit den notwendigen Informationen versorgt werden.

## **Dreizehntes Kapitel: Schlussbestimmungen**

*Art. 91* Gültigkeit alter Konzessionen

Neue Übergangsbestimmungen sind notwendig für die Enteignung, indem bestimmt werden muss, bei welchen bestehenden Infrastrukturkonzessionen von einem öffentlichen Interesse ausgegangen werden kann. Die Ausrichtung einer Abgeltung durch die öffentliche Hand kann als sicheres Zeichen für ein öffentliches Interesse gewertet werden. Infrastrukturen, die allein dem Ausflugsverkehr dienen, erhalten heute keine Abgeltungen.

*Art. 93* Zwangsliquidation und Nachlassvertrag nach Aufhebung  
der Konzession

Der Verweis auf Artikel 90 im Absatz 1 ist nicht mehr aktuell und wird gestrichen. Artikel 90 ist nämlich schon im Rahmen von Bahnreform 1 per 1. Januar 1999 aufgehoben worden.

#### *Art. 94*            Gebühren

Dieser Artikel wird durch den neuen Artikel 46a des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG; SR 172.010) ersetzt und kann deshalb weggelassen werden.

#### *Art. 95*            Anwendung der Eisenbahngesetzgebung auf andere Unternehmen

Für die Seilbahn-, Schifffahrts- und Trolleybusunternehmen mit Konzessionen nach den Artikeln 6–8 PBG werden die bisher in Artikel 95 aufgeführten Verweise direkt in die entsprechenden Gesetze (SeBG, BSG und Trolleybusgesetz) aufgenommen. Der bisherige Absatz 5 wird somit zum einzigen Absatz.

#### *Übergangsbestimmungen der Änderungen vom 24. März 1995 und vom 20. März 1998*

Diese Übergangsbestimmungen betreffen Bestimmungen, die neu ins PBG verschoben wurden, zudem sind die Fristen abgelaufen. Deshalb ist ihre Aufhebung angezeigt.

#### *Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ...*

Da für die Zukunft auch die Infrastruktur der SBB dem Konzessionsregime unterstellt wird, muss zunächst der Übergang geregelt werden. Die SBB erhalten per Gesetz eine Konzession für das heute betriebene Netz. Diese Konzession kann nach den Bestimmungen des EBG geändert und erneuert werden. Um Transparenz und Rechtssicherheit zu schaffen, ist der Inhalt dieser Konzession im Anhang zu dieser Botschaft abgedruckt.

### **2.3.3.15            HGV-Anschluss-Gesetz (HGVAnG)**

Artikel 8 Buchstabe a HGV-AG sieht heute für die Finanzierung der Massnahmen in der Schweiz variabel verzinsliche rückzahlbare Darlehen vor. Diese Formulierung ist fehlerhaft. Aufgrund eines Versehens fehlt das Wort «bedingt». Artikel 8 Buchstabe a wird ergänzt und lautet neu «... variabel verzinsliche, *bedingt* rückzahlbare Darlehen ...».

Ohne diese Ergänzung würden den Erstellern für die Finanzierung von Massnahmen in der Schweiz nur variabel verzinsliche, rückzahlbare Darlehen und A-Fondsperdu-Beiträge gewährt werden können, jedoch keine *bedingt* rückzahlbare Darlehen. Die beantragte Änderung ist finanztechnischer Natur und entspricht den Beschlüssen, welche das Parlament am 17. Juni 2005 gemäss Botschaft zu «Änderungen bei der Finanzierung der FinöV-Projekte» (FINIS) verabschiedet hat.

Es ist davon auszugehen, dass die Ersteller keine auf einem fehlerhaften Gesetzestext basierende Vereinbarung, die ihnen kaum erfüllbare Verpflichtungen überbinden würde, unterzeichnen werden. Die Vereinbarungen müssen jedoch zwingend im Jahr 2007 abgeschlossen werden.

Dieser Fehler wurde leider erst nach der Beschlussfassung zum HGVA nG durch die Bundesversammlung bemerkt. Für die Korrektur ist jedoch ein formelles Verfahren wie für jede Gesetzesänderung erforderlich. Aufgrund zeitlicher Dringlichkeit wird die Korrektur des HGVA nG in dieser Vorlage eingebaut.

### **2.3.3.16 Bundesgesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtunternehmungen**

In seiner geltenden Form unterscheidet Artikel 9 Absatz 2 die zur Infrastruktur gehörenden Bestandteile (Bst. a: den Bahnkörper und die mit demselben zusammenhängenden Landparzellen mit Einschluss der Bahnhöfe, Stationsgebäude, Güterschuppen, Werkstätten, Remisen, Wärterhäuser und aller andern auf dem Bahnkörper und diesen Landparzellen befindlichen Hochbauten) von jenen, die zum Verkehr gehören (Bst. B: das gesamte zum Betrieb und Unterhalt der verpfändeten Linie gehörende Material). Diese Unterscheidung hat jedoch keinerlei Einfluss in der Praxis, da die beiden Kategorien zusammen das Pfandobjekt bilden.

Ziel der vorgeschlagenen Änderung ist es, das Rollmaterial aus dem Pfandobjekt herauszulösen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss Buchstabe b aufgehoben werden. Die heutige Formulierung bezeichnet eine Gesamtheit von Elementen, von denen das für den Betrieb verwendete Material nur ein einzelner, wenn auch der wichtigste Bestandteil ist. Das Material zum Unterhalt der verpfändeten Linien wird im neuen Artikel 9 Absatz 2 berücksichtigt.

Diese Änderung verlangt auch die Anpassung von Artikel 27 Absatz 2.

### **2.3.3.17 SBB-Gesetz (SBBG)**

Mit einem neuen Artikel 2 Absatz 3 wird die Grundlage dafür geschaffen, dass für die SBB bezüglich Finanzierung und Konzessionierung der Infrastruktur vollumfänglich das EBG gilt.

Artikel 4 kann gestrichen werden, da die SBB nun dem Eisenbahngesetz vollumfänglich unterstehen und eine Infrastrukturkonzession erhalten.

Artikel 5: Das PBG kommt für alle Transportunternehmen zur Anwendung, deshalb ist eine spezielle Erwähnung im SBB-Gesetz nicht notwendig.

Im neuen Artikel 7a werden die strategischen Ziele des Bundesrates analog zu Post und Swisscom verankert. Die strategischen Ziele ergänzen und konkretisieren die Leistungsvereinbarung und bestimmen die strategische Ausrichtung des Unternehmens innerhalb der politischen Vorgaben. Analog zu Post, Skyguide und RUAG liegt die Kompetenz für die Festlegung der Ziele beim Bundesrat und nicht beim Parlament. Dieses nimmt seine steuernde Funktion über die Leistungsvereinbarung (Bestellung) wahr.

Die Streichung der Artikel 17 und 18 stellt die SBB bezüglich Budget und Rechnung mit anderen Gesellschaften gleich. Heute nimmt der Bundesrat die Befugnisse der Generalversammlung wahr, weil der Bund Alleinaktionär ist. Im Normalfall ist das Budget bei den Aktiengesellschaften in der Kompetenz des Verwaltungsrates.

Durch die Anpassung des Gesetzes werden auch die SBB mit den anderen Eisenbahnunternehmen gleichgestellt und somit gelten neu das EBG und das OR. Für die Rechnung bleibt gemäss Artikel 10 SBBG weiterhin der Bundesrat zuständig, für das Budget – gestützt auf das OR – der Verwaltungsrat.

Artikel 19 entfällt, da für die Rechnungslegung und Finanzierung künftig das EBG massgebend ist.

Artikel 22 (Anwendbares Recht) legt fest, dass die SBB nicht den Artikeln 99–101 FusG unterstellt sind und dass nur noch das SBBG selbst Abweichungen vom EBG erlaubt, nicht aber Verordnungen.

### **2.3.3.18                    Transportgesetz (TG)**

Alle für den Personenverkehr relevanten Artikel des Bundesgesetzes über den Transport im öffentlichen Verkehr (TG) werden in das PBG verschoben. Der Anwendungsbereich des Transportgesetzes beschränkt sich neu auf die Bestimmungen für den Schienengüterverkehr sowie auf die Seilbahnen und Binnenschiffe mit Konzessionen nach Artikel 6 des PBG, soweit sie Güter transportieren. Das Gesetz wird deshalb umbenannt in Gütertransportgesetz (GüTG). Im ganzen Gesetz wird im Sinne einer Begriffsvereinheitlichung das Wort Unternehmung(en) durch Unternehmen ersetzt (Art. 7). Neben den Anpassungen aufgrund des Sicherheitskontrollgesetzes (Art. 4) betreffen materielle Änderungen nur die folgenden Artikel:

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

Mit dieser Bestimmung werden die in diesem Bereich bis anhin ungenügenden gesetzlichen Grundlagen für die bestehenden Regelungen auf Stufe Bundesrats- und Departementsverordnung verbessert.

Insbesondere werden die für die Gewährleistung der Sicherheit notwendigen Delegationsnormen an den Bundesrat und an das UVEK eingefügt.

#### *Art. 8*                    Von der öffentlichen Hand bestellte Leistungen

Artikel 8 wird so ausgeweitet, dass er als gesetzliche Grundlage für die Bestellung von Güterverkehr auf einem Schmalspurnetz und die Gewährung von dafür notwendigen Investitionsbeiträgen dienen kann. Die bisherige Grundlage befand sich im EBG. Allerdings basieren die meisten Abgeltungen und Finanzhilfen in diesem Bereich heute auf zweckgebundenen Mitteln aus der Mineralölsteuer, die im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (SR 725.116.2) geregelt sind. Zweck dieser Bestimmung ist es u.a. die Versorgung von Randregionen zu unterstützen. Eine Bestellung von Güterverkehr in der Fläche ist dagegen nicht möglich.

#### *Art. 8a*                    Transporte im Rahmen der Nationalen Sicherheitskooperation

Dieser Bestimmung liegen sicherheitspolitische Überlegungen zu Grunde. Ihr besonderes Gewicht liegt auf dem Vorrang solcher Transporte in besonderen und ausserordentlichen Lagen.



#### *Art. 51* Vergehen

Mit der Strafbestimmung in Artikel 51 erhält der Bundesrat die Kompetenz festzulegen, welche Widerhandlungen gegen die Ausführungsvorschriften zu diesem Gesetz strafbar sind. Strafbare Handlungen, die unter Vergehen subsumiert werden, können je nach Schwere des Delikts zusätzlich zur Geldbusse mit Freiheitsstrafe bestraft werden.

Wenn von diesen strafbaren Handlungen eine juristische Person des öffentlichen oder Privatrechts oder eine Handelsgesellschaft betroffen ist, finden die strafrechtlichen Bestimmungen auf die natürlichen Personen Anwendung, die für diese juristische Person oder Handelsgesellschaft hätten handeln müssen.

#### *Art. 51a* Verfolgung von Amtes wegen

Mit Artikel 51a wird dieselbe Bestimmung wie in Artikel 74 PBG aufgenommen. Neu werden strafbare Handlungen gegen Angestellte des öffentlichen Verkehrs von Amtes wegen verfolgt.

### **2.3.3.19 Seilbahngesetz (SeBG)**

Durch eine Änderung im EBG (Streichung eines Artikels) wird es notwendig, im Seilbahngesetz eine explizite Rechtsgrundlage für die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten des Personals, die Finanzierung der Infrastruktur sowie für die unabhängige Unfalluntersuchungsstelle zu schaffen. Weiter erfolgen Änderungen aufgrund des Sicherheitskontrollgesetzes (Art. 3, 6, 17, 22, 26 und 27).

### **2.3.3.20 Trolleybus-Gesetz (TrG)**

Entsprechend dem revidierten Pfandrecht im Eisenbahnbereich, muss auch bei den Trolleybusbetrieben der Fahrzeugbestand vom Pfandrecht ausgenommen werden. (Art. 3 Abs. 2).

Auch im Bundesgesetz über die Trolleybusunternehmungen (SR 744.21) können die Bestimmungen gestrichen werden, die der Konzessionserteilung dienen. In Artikel 4 wird ein entsprechender Verweis auf das PBG platziert. Die Artikel 5, 6 und 8 werden aufgehoben.

Artikel 11a enthielt einen Verweis auf die für Nebenbahnen geltende Gesetzgebung. Nachdem keine spezifische Nebenbahngesetzgebung mehr existiert und der Begriff der Nebenbahn aufgehoben wird, kann ein stark reduzierter Artikel Verweise auf das Eisenbahnrecht anbringen, wo dies noch erforderlich ist.

Betreffend die Dienstunfähigkeit kommen die Bestimmungen und Strafbestimmungen des EBG sinngemäss zur Anwendung (Art. 18 Abs. 2).

### **2.3.3.21 Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (BSG)**

Es werden die im EBG enthaltenen Bestimmungen, die auch für die konzessionierten Schifffahrtsunternehmen gelten, abschliessend aufgezählt.

Im Bundesgesetz vom 30. Oktober 1975 über die Binnenschifffahrt (BSG; SR 747.201) können die Bestimmungen gestrichen werden, die der Konzessionserteilung dienen. In Artikel 7 wird ein entsprechender Verweis auf das PBG platziert, Artikel 57 wird aufgehoben. Sodann wird in Artikel 41 ein Verweis angebracht, dass für die Dienstunfähigkeit von Angestellten der konzessionierten Schifffahrtsunternehmen das PBG massgebend ist.

Für die vom Bund konzessionierten Schifffahrtsunternehmen kommen betreffend Dienstunfähigkeit die Bestimmungen und Strafbestimmungen des EBG sinngemäss zur Anwendung (Art. 41 Abs. 3).

Weitere Ergänzungen und Anpassungen sind aufgrund des Sicherheitskontrollgesetzes vorzunehmen (Art. 7a, 8, 11, 12 und 14).

### **2.3.3.22 Arbeitszeitgesetz (AZG)**

#### **Allgemeines**

Im Bereich der Arbeitszeitvorschriften wird weder eine Liberalisierung noch eine Verschärfung des geltenden Rechts angestrebt. Insbesondere ist eine Liberalisierung nicht angezeigt angesichts der Marktöffnung im Bahnbereich, denn das Risiko negativer Auswirkungen auf die Sicherheit sowie die Gefahr des Sozialdumpings müssen als zu hoch eingestuft werden. Es sollen keine materiell bedeutenden Änderungen vorgenommen werden. Vielmehr soll das Arbeitszeitgesetz (AZG) lediglich im Sinne einer Nachführung an die Folgen der Bahnreform 1 angepasst werden.

Das Schwergewicht des zutage getretenen Korrekturbedürfnisses liegt in der Anpassung des Geltungsbereichs: Auch Eisenbahnunternehmen, die ohne Konzession, in Beanspruchung des Netzzugangs fahren, sollen dem AZG unterstellt werden. Das ist schon deshalb notwendig, um im Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen gleich lange Spiesse zu schaffen und die konzessionierten Unternehmen nicht zu benachteiligen.

#### **Erläuterung der einzelnen Änderungen**

##### *Art. 1* Unternehmen

Seit Inkrafttreten der Bahnreform 1 benötigen auch die Schweizerische Post und die SBB eine Personenbeförderungskonzession. Das steht im Gegensatz zum vorherigen Recht, wonach beide Unternehmen von Gesetzes wegen über das Recht zur Personenbeförderung verfügten. Mit der Neuformulierung der Buchstaben b und c von Absatz 1 wird klarer zum Ausdruck gebracht, dass auch die Post und SBB zu den konzessionierten Eisenbahn- bzw. Automobilunternehmen zählen. Die geänderte Formulierung von Absatz 1 Buchstabe f hat zur Folge, dass jegliche Fahrten, die dem Personenbeförderungsregal unterstehen, die Unterstellung des ausführenden Unternehmens unter das AZG bewirken.

Mit Absatz 1<sup>bis</sup> wird zum einen dem Umstand Rechnung getragen, dass durch die Bahnreform 1 die vormalige Eisenbahnkonzession in eine Infrastrukturkonzession umgewandelt worden ist und daneben für den Verkehr eine Personenbeförderungskonzession notwendig geworden ist. Aus der neuen Bestimmung soll unmissver-

ständig hervorgehen, dass sowohl die konzessionierte Infrastrukturbetreiberin wie auch das konzessionierte Verkehrsunternehmen dem AZG unterstehen. Zum ändern muss sichergestellt werden, dass auch diejenigen Verkehrsunternehmen, die für ihre Tätigkeit keiner Konzession bedürfen (unregelmässiger Personenverkehr, Güterverkehr), unter die Bestimmungen des AZG fallen. Dabei ist es egal, ob sie das mit der Bahnreform 1 neu geschaffene Recht auf den Netzzugang wahrnehmen oder allein infolge einer partnerschaftlichen Übereinkunft mit der Infrastrukturbetreiberin verkehren. Entscheidend ist, dass sie am Wettbewerb im Markt des öffentlichen Verkehrs teilnehmen. Dabei sollen für alle zueinander in Konkurrenz stehenden Unternehmen die gleichen arbeitsrechtlichen Bedingungen gelten.

#### *Art. 2*            Arbeitnehmer

In Absatz 2 ersetzt der Ausdruck «konzessionspflichtige Fahrten» den Begriff «Fahrten im öffentlichen Linienverkehr». Damit wird gewährleistet, dass nicht nur eine, sondern alle Formen des konzessionierten Verkehrs die Unterstellung unter das AZG bewirken.

Die Streichungen in Absatz 3 tragen dem Umstand Rechnung, dass die Option der Unterstellung privater Hilfskräfte im Bereich der Post nur noch die Postagenturen (juristische Personen) betrifft.

#### *Art. 4 Abs. 1*    Arbeitszeit

Neu soll allen Unternehmen die Möglichkeit gewährt werden, die Jahresarbeitszeit einzuführen. Bisher war dies nur bei Vorliegen eines Gesamtarbeitsvertrages möglich. Die Jahresarbeitszeit stellt ein Arbeitszeitmodell dar, das heute in der Arbeitswelt zunehmende Verbreitung gefunden hat. Es trägt den saisonalen Schwankungen bei den Transportunternehmen besser Rechnung als die Einhaltung der täglichen Arbeitszeit im Durchschnitt von 28 Tagen und gibt auch den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern mehr Gestaltungsmöglichkeiten bei der Planung ihrer Arbeitszeit. Die geltenden Bestimmungen über die Höchstarbeitszeit, die Dienst- und Ruhe-schicht sowie die Nachtarbeit werden dadurch nicht berührt und gelten unverändert weiter.

#### *Art. 11*           Fahrzeugführer

Wie bei der vorstehenden Änderung von Artikel 2 geht es nur darum, sämtliche Fahrten im konzessionierten Verkehr und nicht nur die im öffentlichen Linienverkehr zu erfassen und die Regelung von Absatz 2 somit auf alle Motorfahrzeugführer anzuwenden, die in irgendeiner Form des konzessionierten Verkehrs im Einsatz stehen.

#### *Art. 16*           Jugendliche

Der Artikel enthält die Sonderschutzvorschriften für Jugendliche. Bisher wurde im AZG der Wortlaut des Arbeitsgesetzes sinngemäss wiedergegeben. Mit der vorliegenden Änderung erfolgt lediglich die Anpassung an die Revision vom 20. März 1998 des Arbeitsgesetzes. Weil diese Bestimmungen nicht primär die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs sondern den Schutz der Jugendlichen zum Ziel haben, gibt es keinen Grund, nicht direkt die Bestimmungen des Arbeitsgesetzes (Art. 29–32) anzuwenden.

## *Art. 17*      Weitere Gruppen von Arbeitnehmern

Auch der Schutz von schwangeren Frauen, Wöchnerinnen und stillenden Müttern war schon bisher in Anlehnung an das Arbeitsgesetz geregelt, das am 20. März 1998 revidiert worden ist. Auch hier gebieten es die spezifischen Eigenheiten des öffentlichen Verkehrs nicht, separate und teilweise vom Arbeitsgesetz abweichende Bestimmungen zu erlassen. Deshalb wird künftig auf die entsprechenden Bestimmungen des Arbeitsgesetzes (Art. 35, 35a und 35b) verwiesen. Weiter liegt es in der Kompetenz des Bundesrates, den Einsatz schwangerer Frauen oder anderer Gruppen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern aus gesundheitlichen Gründen von bestimmten Tätigkeiten auszunehmen oder diese Tätigkeiten von einer Spezialbewilligung abhängig zu machen.

### **2.3.3.23              Bundesgesetz über die Schweizerische Verkehrszentrale**

Die SBB und die Post (Postautodienst) waren verpflichtet, sich bei der Schweizerischen Verkehrszentrale zu engagieren. Da diese Verpflichtung keinem anderen KTU auferlegt wird, sind auch die Post und die SBB davon zu befreien (Art. 5). Damit wird keinesfalls bestimmt, der öffentliche Verkehr solle sich aus dem Tourismusmarketing zurückziehen; es wird nur Rechtsgleichheit zwischen SBB, Post und anderen KTU geschaffen.

### **2.3.3.24              Geldwäschereigesetz (GwG)**

Der Artikel 24 Absatz 2 des Geldwäschereigesetzes wird den aktuellen Verhältnissen angepasst. Der Inhalt der Regelung bleibt so, dass die Post sowie die SBB zusammen mit den weiteren KTU je eine eigene Selbstregulierungsorganisation führen können.

## **3                      Auswirkungen**

### **3.1                    Auf den Bund**

#### **3.1.1                Finanzielle Auswirkungen**

Die Auswirkungen aus der geänderten Rollmaterialfinanzierung sind derzeit nur schwer fassbar. Sie werden sich erst nach und nach im Zuge der Neubeschaffung von Rollmaterial, zeigen. In der Botschaft zum Verpflichtungskredit betreffend die Bundesgarantie für die Finanzierung von Betriebsmitteln werden diesbezüglich genauere Aussagen gemacht werden.

Die Neuordnung der Bahnpolizei führt nicht direkt zu Mehraufwendungen und Abgeltungserhöhungen. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass das bestehende soziale Problem der Gewalt und des Vandalismus immer stärker in den Unternehmensrechnungen spürbar wird und somit auch sukzessive mehr Abgeltungsbedarf generiert. Jedoch besteht die Chance, dass mit einer wirksamen Bahnpolizei oder anderen Verbesserungen der Betreuung und Überwachung die Zunahme des Mittelbedarfs bei den Unternehmen verlangsamt oder im besten Fall sogar gestoppt werden kann.

### **3.1.2 Personelle Auswirkungen**

Der Bund wird einen Mehraufwand leisten, um den Vergleich der finanziellen Kennzahlen durchzuführen. Dieser sollte aber durch die Einführung des zweijährigen Bestellverfahrens teilweise kompensiert werden können. Weiter muss aufgrund der Garantiestellung des Bundes bei der Rollmaterialfinanzierung sowie der Möglichkeit, Zielvereinbarungen mit den konzessionierten Transportunternehmen zu schliessen, mit zusätzlichem Arbeitsaufwand gerechnet werden. Im Rahmen von RÖVE wird somit mit einem zusätzlichen Personalbedarf von 200 Stellenprozenten gerechnet.

### **3.1.3 Auf die Haushaltneutralität**

Zu Auswirkungen auf die Haushaltneutralität siehe Ziffer 3.1.1.

## **3.2 Auf die Kantone und Gemeinden**

### **3.2.1 Finanzielle Auswirkungen**

Bei der Rollmaterialfinanzierung wird der einzelne Kanton entlastet, da er keine Investitionshilfen für Fahrzeugbeschaffungen mehr leisten muss. Diese Entlastung wird er aber als Belastung in Form von Kapitalkosten auf der Verkehrsabteilung wiederfinden. Bezüglich Bahnpolizei wird auf Ziffer 3.1.1 verwiesen.

### **3.2.2 Personelle Auswirkungen**

Die Ausdehnung der Bestellperiode auf zwei Jahre entlastet die Kantone administrativ.

### **3.2.3 Sonstige Auswirkungen**

In organisatorischer Hinsicht ergibt sich bei den Kantonen (wie auch beim Bund) eine geringe Entlastung (vgl. Ziff. 3.2.2).

## **3.3 Volkswirtschaftliche Auswirkungen**

### **3.3.1 Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen**

Die Konsolidierung der bisherigen Reformen für den öffentlichen Verkehr dient der Effizienzsteigerung und damit auch der längerfristigen Sicherung einer angemessenen Grundversorgung mit Dienstleistungen des Personenverkehrs in der Schweiz. Die Effizienzsteigerungen im öffentlichen Verkehr ermöglichen zudem ein verbessertes Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Einsatz der öffentlichen Mittel. Damit wird dem finanzpolitischen Ziel der Konsolidierung des Bundeshaushaltes Rechnung getragen.

### **3.3.2                    Auswirkungen auf verschiedene Gesellschaftsgruppen**

Von der Vorlage sind vor allem die Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr betroffen. Insgesamt ermöglichen die Massnahmen einen verstärkten Wettbewerb im öffentlichen Verkehr, ohne die bestehenden Unternehmen quasi schutzlos einem «freien Markt» auszuliefern.

#### **Vorteile für Bürgerinnen und Bürger**

Neben den Transportunternehmen sind insbesondere die Bürgerinnen und Bürger von der Reform betroffen. Sie werden voraussichtlich von Angebotsverbesserungen und einer besseren Qualität profitieren. Auch die Bahnpolizei kommt ihnen zugute. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass die öffentliche Hand bereit ist, das bisherige Abgeltungsvolumen aufrechtzuerhalten.

Die Änderungen in der Rollmaterialfinanzierung dürften diesen Bereich für die Banken als neues Betätigungsfeld attraktiver machen.

### **3.3.3                    Aspekte der Anwendung**

Die meisten Regelungen bewegen sich im bisherigen Vollzugsrahmen.

Die vorgeschlagenen Regelungen sind zeitlich nicht befristet.

## **3.4                        Andere Auswirkungen**

### **3.4.1                    Auswirkungen auf die Umwelt**

Die Vorlage hat keine direkten Auswirkungen auf die Umwelt. Die Stärkung der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs verbessert aber deren Wettbewerbsfähigkeit im Personen- und Güterverkehr. Es kann deshalb ein mittelbarer, positiver Einfluss auf die Umwelt im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erwartet werden.

### **3.4.2                    Raumordnungspolitische und regionalpolitische Auswirkungen**

Gleichzeitig mit der RÖVE haben das Bundesamt für Raumentwicklung und das Bundesamt für Verkehr gemeinsam den Programmteil Sachplan Verkehr erarbeitet. Der Bundesrat hat diesen Sachplan am 26. April 2006 verabschiedet und das UVEK mit der Umsetzung beauftragt. Der Sachplan ist ein Planungsinstrument des Bundes, das erstmals verbindliche Ziele, Grundsätze und Prioritäten festlegt für die koordinierte und nachhaltige Entwicklung der Infrastrukturen von Strasse, Schiene, Luft und Wasser.

Der öffentliche Verkehr richtet sich im Rahmen seiner Möglichkeiten nach den Bedürfnissen der Richt- und Nutzungsplanung aus. Gleichzeitig beeinflusst die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr die Standortvoraussetzungen für Bevölkerung und Wirtschaft.

Mit der RöVE wird am Verkehrsangebot selbst nichts geändert. Daher ergeben sich auch keine Auswirkungen auf einzelne Regionen oder den ländlichen Raum.

### **3.4.3 Weitere Bereiche**

Die Vorlage hat keine direkten Auswirkungen auf die Städte, Agglomerationen und Berggebiete.

## **4 Verhältnis zur Legislaturplanung**

Die Vorlage besteht aus Elementen der «Botschaft zur Bahnreform 2» vom 23. Februar 2005, die im Bericht über die Legislaturplanung 2003–2007 als Richtliniengeschäft angekündigt (BBl 2004 1164 1195) ist.

### **4.1 Verhältnis zur Gesetzesrevision durch die NFA**

Die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) ist am 6. Oktober 2006 vom Parlament verabschiedet worden. Die darin gemachte Anpassung der Finanzierungsverantwortung im Regionalverkehr wird im Rahmen der RöVE berücksichtigt. Die Artikel zur finanziellen Aufteilung zwischen Bund und Kantonen im PBG und sowie in der Verordnung vom 18. Dezember 1995<sup>13</sup> über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr sind entsprechend angepasst. Der Regionale Personenverkehr bleibt eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Der durchschnittliche Bundesanteil wird jedoch auf 50 Prozent reduziert.

Der Infrastrukturbereich des Regionalverkehrs bzw. der Privatbahnen wird von der NFA nicht direkt berührt. Er wird zwar bereits im Rahmen der Bahnreform in den Rechnungen als Sparte separat ausgewiesen, jedoch weiterhin auf dieselbe Art und Weise finanziert wie der RPV (Art. 49 EBG). NFA berührt daher auch die Infrastrukturfinanzierung, wobei die nationale Infrastruktur und Sonderregelungen (vgl. Staatsvertrag mit Kanton Graubünden) ausgenommen sind. Artikel 49 EBG wird somit auch gemäss der NFA angepasst, wobei der Durchschnittswert des Bundesanteils im Infrastrukturbereich vorübergehend auf 55 Prozent festgelegt wird. Sollte wider Erwarten die NFA erst nach RöVE in Kraft gesetzt werden, so wird an der geltenden Bundesbeteiligung am bestellten Verkehrsangebot resp. der Infrastrukturmitfinanzierung festgehalten. Ab 2007 werden mit der Einführung des neuen Rechnungsmodells des Bundes (NRM) diese zwei Bereiche Verkehr und Infrastruktur auch im Bundeshaushalt voneinander getrennt. Dieser Änderung wird mit dem revidierten Artikel 57 EBG Rechnung getragen.

<sup>13</sup> SR 742.101.2

## **5 Rechtliche Aspekte**

### **5.1 Verfassungsmässigkeit**

Die beantragten Änderungen bewegen sich alle im Rahmen, den die Bundesverfassung in den Artikeln 81, 87 und 92 setzt. Was die Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben durch Transportunternehmen und die Möglichkeit betrifft, den Sicherheitsdienst auf eine private Organisation zu übertragen, ist auf Folgendes hinzuweisen:

Nach Artikel 178 Absatz 3 BV können Verwaltungsaufgaben durch Gesetz Organisationen und Personen des öffentlichen oder privaten Rechts übertragen werden. Von dieser Aufgabenübertragung sind polizeiliche Aufgaben nicht a priori ausgeschlossen. Es versteht sich aber, dass das Gewaltmonopol des Staates zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung höchstens in untergeordnetem Umfang und nur zur Erfüllung spezifischer Sicherheitsaufgaben auf Private übertragen werden darf und dass dabei der Gewaltausübung durch Private enge Grenzen zu setzen sind. Mit den vorliegenden Vorschlägen im Entwurf zu einem Bundesgesetz über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen wird dieser Anforderung Rechnung getragen. Das Recht, unmittelbaren Zwang auszuüben, wird weitestgehend auf Fälle beschränkt, in denen auch Privatpersonen unmittelbaren Zwang ausüben dürfen. So bestimmt etwa Artikel 170 des bernischen Gesetzes vom 15. März 1995 über das Strafverfahren (BSG 321.1), dass jedermann berechtigt ist, eine bei der Begehung eines Verbrechens oder Vergehens erappte oder unmittelbar danach geflüchtete Person anzuhalten und der Polizei zu übergeben. Dazu kommt, dass die Transportunternehmen für die ordnungsgemässe Erfüllung der übertragenen Aufgaben verantwortlich bleiben. Insofern lässt sich die vorgesehene Möglichkeit, die Transportpolizei auf eine private Organisation zu übertragen, mit den verfassungsrechtlichen Anforderungen vereinbaren.

### **5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz**

Die Schweiz hat sich mit den bilateralen Landverkehrsabkommen verpflichtet, ihre Gesetzgebung entsprechend anzupassen. Die Vorlage hält sich durchwegs an diese Vorgabe und versucht soweit möglich, den Wettbewerb im öffentlichen Verkehr zu stärken.

### **5.3 Erlassform**

Wichtige rechtsetzende Bestimmungen sind zwingend in der Form des Bundesgesetzes zu erlassen (Art. 163 Abs. 1 BV). Soweit es um Inhalte dieser Bestimmungen geht, werden sie in nicht abschliessender Weise in Artikel 164 Absatz 1 Buchstaben a–g BV umschrieben. Einen derartigen Inhalt regelt der Entwurf eines Bundesgesetzes über den Sicherheitsdienst der Transportunternehmen. Weil dieses Bundesgesetz dem fakultativen Referendum unterliegt (Art. 141 Abs. 1 Bst. a BV), ist sichergestellt, dass die direktdemokratische Mitbestimmung in diesem wichtigen Bereich gewahrt bleibt.



Beim Entwurf zum Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr) handelt es sich um einen referendumpflichtigen Mantelerlass, der gleichstufige Rechtserlasse aus verschiedenen Aufgabengebieten unter einem Sammeltitle zusammenfasst. Da unter den Entwürfen einer Totalrevision des PBG und eines neuen Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen sowie unter den aufgeführten Anpassungen der verschiedenen Bundesgesetze ein enger finaler Zusammenhang besteht, kann die Bahnreform 2 nur ihre volle Wirkung entfalten, wenn alle diese Änderungen integral und zeitgleich vorgenommen werden. Das Erfordernis der Zweckmässigkeit der Zusammenfassung unter einem Title ist somit erfüllt.

#### **5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse**

Nach Artikel 159 Absatz 3 BV bedürfen Verpflichtungskredite und Zahlungsrahmen, die neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken oder neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich ziehen, der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte.

Die Vorlage selbst begründet keine neuen finanziellen Verpflichtungen für den Bund. Der Regionale Personenverkehr wird weiterhin auf Basis der jährlichen Budgets mit den notwendigen Mitteln versehen, und für die Infrastrukturfinanzierung werden gesonderte Zahlungsrahmen dem Parlament vorgelegt. Die Vorlage untersteht daher nicht der Ausgabenbremse.

#### **5.5 Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz**

Sowohl Leistungsvereinbarungen wie auch die Angebotsvereinbarungen sind Subventionsverträge, wie sie das Subventionsgesetz vorsieht.

## Inhalt der Infrastrukturkonzession SBB

Die Konzession der SBB für Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur trägt die Nummer 5000 und gilt bis zum 31. Dezember 2020 (Übergangsbestimmungen des EBG, Abs. 2). Sie umfasst (Stand 1.1.2005) die folgenden Normalspurstrecken:

Strecke	Stromsystem
La Plaine (Grenze) – Genf Cornavin	1500 V =
Genf Flughafen – Genf Cornavin	15000 V 16,7 Hz
Genf Cornavin – La Praille	15000 V 16,7 Hz
Genf Cornavin/Vernier – La Praille (Gleisdreieck)	1500 V =
Genf Cornavin – Nyon – Lausanne	15000 V 16,7 Hz
Verbindung Denges-Echandens – Bussigny	15000 V 16,7 Hz
Lausanne – Montreux – Martigny – Sitten – Brig	15000 V 16,7 Hz
Puidoux-Chexbres – Vevey (gepachtet von VCh)	15000 V 16,7 Hz
Brig – Grenze Schweiz/Italien (– Iselle)	15000 V 16,7 Hz
St-Maurice – St-Gingolph	15000 V 16,7 Hz
Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuenburg – Biel (Cossonay –) Vallorbe	15000 V 16,7 Hz
Vallorbe – Grenze (– Frasne)	25000 V 50 Hz
Le Day – Le Pont	15000 V 16,7 Hz
Auvernier – Les Verrières (Grenze)	15000 V 16,7 Hz
Neuenburg – Chambrelieu – La Chaux-de-Fonds	15000 V 16,7 Hz
Lausanne – Palézieux – Freiburg – Bern	15000 V 16,7 Hz
Palézieux – Payerne – Murten – Kerzers – Lyss	15000 V 16,7 Hz
Busswil – Büren a.A.	15000 V 16,7 Hz
Yverdon-les-Bains – Payerne – Freiburg	15000 V 16,7 Hz
Grenze – Le Locle Col-des-Roches – Le Locle – St-Imier – Biel	15000 V 16,7 Hz
Sonceboz-Sombeval – Tavannes – Moutier	15000 V 16,7 Hz
Biel – Grenchen Süd – Solothurn – Olten	15000 V 16,7 Hz
Verbindung Solothurn – Inkwil	15000 V 16,7 Hz
Moutier – Delsberg – Laufen – Basel SBB	15000 V 16,7 Hz
Delsberg – Pruntrut – Boncourt (Grenze)	15000 V 16,7 Hz
Biel – Lyss – Zollikofen	15000 V 16,7 Hz
Verbindung Biel Mett – Brugg BE	15000 V 16,7 Hz
Bern – Zollikofen – Burgdorf – Langenthal – Rothrist	15000 V 16,7 Hz

Strecke	Stromsystem
Bern – Thun	15000 V 16,7 Hz
Verbindung (Zollikofen/Grauholz –) Löchligut – Ostermündigen	15000 V 16,7 Hz
Gümligen – Langnau i.E. – Luzern	15000 V 16,7 Hz
Bern Löchligut – Grauholz – Rothrist (NBS)	15000 V 16,7 Hz
Rothrist – Aarburg-Oftringen – Olten	15000 V 16,7 Hz
Rothrist – Olten	15000 V 16,7 Hz
Verbindung Rothrist (– Zofingen)	15000 V 16,7 Hz
Olten – Läufelfingen – Sissach	15000 V 16,7 Hz
Olten – Sissach – Liestal – Basel SBB	15000 V 16,7 Hz
Basel SBB – Basel St. Johann	25000 V 50 H z
Basel/Muttenz – Eigentumsgrenze Basel Bad. Bf.	15000 V 16,7 Hz
Umfahrung Liestal	15000 V 16,7 Hz
Pratteln – Rheinfelden – Stein-Säckingen – Frick – Brugg AG	15000 V 16,7 Hz
Stein-Säckingen – Koblenz – Eglisau	15000 V 16,7 Hz
Koblenz – Grenze (– Waldshut)	15000 V 16,7 Hz
Aarburg-Oftringen – Zofingen – Luzern	15000 V 16,7 Hz
Olten – Aarau – Brugg AG	15000 V 16,7 Hz
Verbindung (Hauenstein –) Olten (– Dulliken)	15000 V 16,7 Hz
Zofingen – Suhr – Lenzburg	15000 V 16,7 Hz
Aarau – Suhr	15000 V 16,7 Hz
Rupperswil – Lenzburg – Heitersberg – Killwangen-Spreitenbach	15000 V 16,7 Hz
Lenzburg – Beinwil a.S. – Hochdorf – Emmenbrücke (reduziertes Lichttraumprofil Lenzburg – Beinwil am See)	15000 V 16,7 Hz
Verbindung Lenzburg– Hendschiken	15000 V 16,7 Hz
Brugg AG – Othmarsingen – Hendschiken – Wohlen AG – Muri AG – Rotkreuz	15000 V 16,7 Hz
Brugg AG – Baden – Wettingen – Killwangen-Spreitenbach	15000 V 16,7 Hz
Wettingen – Mellingen	15000 V 16,7 Hz
Turgi – Koblenz	15000 V 16,7 Hz
Killwangen-Spreitenbach – Zürich	15000 V 16,7 Hz
Wettingen – Regensdorf – Zürich Oerlikon	15000 V 16,7 Hz
Zürich und Zürich Altstetten – Zürich Oerlikon (Käferberg)	15000 V 16,7 Hz
Zürich Altstetten – Affoltern a.A. – Zug	15000 V 16,7 Hz
Zürich – Zürich Oerlikon – Glattbrugg – Bülach – Eglisau – Schaffhausen (ohne Strecken auf deutschem Gebiet)	15000 V 16,7 Hz

Strecke	Stromsystem
Oberglatt – Niederweningen	15000 V 16,7 Hz
Zürich Oerlikon – Zürich Flughafen – Bassersdorf	15000 V 16,7 Hz
Zürich Oerlikon – Kloten – Bassersdorf	15000 V 16,7 Hz
Bassersdorf – Effretikon	15000 V 16,7 Hz
Zürich Oerlikon – Wallisellen – Effretikon – Winterthur	15000 V 16,7 Hz
Wallisellen – Dübendorf – Uster – Wetzikon – Rapperswil SG	15000 V 16,7 Hz
Effretikon – Wetzikon	15000 V 16,7 Hz
Wetzikon – Hinwil – Bäretswil	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Bülach	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Neuhausen	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Etwilen	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Bauma – Rüti ZH	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Frauenfeld – Weinfelden – Romanshorn	15000 V 16,7 Hz
Verbindung Amriswil – Egnach	15000 V 16,7 Hz
Romanshorn – Rorschach	15000 V 16,7 Hz
Winterthur – Wil SG – St. Gallen	15000 V 16,7 Hz
Romanshorn – Kreuzlingen – Schaffhausen	15000 V 16,7 Hz
Verbindung Kreuzlingen Hafen – Grenze (– Konstanz)	15000 V 16,7 Hz
Kreuzlingen – Grenze (– Konstanz)	15000 V 16,7 Hz
Wil SG – Lichtensteig – Wattwil	15000 V 16,7 Hz
Wattwil – Ebnat-Kappel (verpachtet an SOB)	15000 V 16,7 Hz
Wattwil – Uznach – Rapperswil SG	15000 V 16,7 Hz
Gossau SG – Bischofszell – Sulgen	15000 V 16,7 Hz
St. Gallen – Rorschach – St. Margrethen – Buchs SG – Sargans	15000 V 16,7 Hz
Verbindung Sargans – Trübbach	15000 V 16,7 Hz
Sargans – Chur	15000 V 16,7 Hz
Zürich – Meilen – Rapperswil SG	15000 V 16,7 Hz
Zürich Stadelhofen – Stettbach – Dübendorf und Effretikon	15000 V 16,7 Hz
Zürich – Thalwil – Pfäffikon SZ – Ziegelbrücke – Sargans	15000 V 16,7 Hz
Uznach – Ziegelbrücke	15000 V 16,7 Hz
Ziegelbrücke – Linthal	15000 V 16,7 Hz
Thalwil – Zug – Arth-Goldau	15000 V 16,7 Hz
Zürich – Nidelbad – Thalwil/Baar (Zimmerberg)	15000 V 16,7 Hz
Verbindung Zürich Wiedikon – Zürich Altstetten	15000 V 16,7 Hz

Strecke	Stromsystem
Rotkreuz – Immensee – Arth-Goldau	15000 V 16,7 Hz
Immensee – Küssnacht am Rigi – Luzern	15000 V 16,7 Hz
Luzern – Rotkreuz – Zug	15000 V 16,7 Hz
Arth-Goldau – Erstfeld – Göschenen – Airole – Biasca – Bellinzona – Lugano – Chiasso	15000 V 16,7 Hz
Erstfeld – Biasca (Gotthard-Basislinie, im Bau)	15000 V 16,7 Hz
Giubiasco – Locarno	15000 V 16,7 Hz
Cadenazzo – Ranzo-S.Abbondio – Grenze	15000 V 16,7 Hz
Ceneri-Basislinie (im Bau)	15000 V 16,7 Hz
Taverne-Torricella – Lugano Vedeggio	15000 V 16,7 Hz
Rangierbahnhöfe mit Zufahrten	15000 V 16,7 Hz
– Basel	
– Biel	
– Buchs SG	
– Chiasso mit Zufahrt Balerna	
– Lausanne Triage mit Zufahrt Bussigny	
– Limmattal mit Zufahrten Dietikon, Killwangen-Spreitenbach, Würenlos	
– Olten	
– Rotkreuz	

