

vom 20. Dezember 1957 (Stand am 1. Januar 2017)

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*  
gestützt auf die Artikel 81, 87 und 87a der Bundesverfassung<sup>2,3</sup>  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 3. Februar 1956<sup>4</sup>,  
*beschliesst:*

## **1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen<sup>5</sup>**

**Art. 1<sup>6</sup>** Gegenstand und Geltungsbereich

<sup>1</sup> Dieses Gesetz regelt den Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

<sup>2</sup> Die Eisenbahn umfasst die Infrastruktur, auf der konzessionspflichtige Personenbeförderung betrieben wird oder die für den Netzzugang geöffnet ist, sowie den darauf durchgeführten Verkehr.

<sup>3</sup> Der Bundesrat entscheidet über die Unterstellung von anderen spurgeführten Anlagen und Fahrzeugen unter dieses Gesetz.

**Art. 2<sup>7</sup>** Eisenbahnunternehmen

Eisenbahnunternehmen sind Unternehmen, die:

- a. die Infrastruktur bauen und betreiben (Infrastrukturbetreiberinnen);
- b. den Verkehr auf der Infrastruktur durchführen (Eisenbahnverkehrsunternehmen).

AS **1958** 335

<sup>1</sup> Abkürzung eingefügt durch Ziff. I des BG vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS **1998** 2835; BBl **1997** I 909).

<sup>2</sup> SR **101**

<sup>3</sup> Fassung gemäss Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 651; BBl **2012** 1577).  
<sup>4</sup> BBl **1956** I 213

<sup>5</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>6</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

<sup>7</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

**Art. 3<sup>8</sup>** Enteignung<sup>9</sup>

<sup>1</sup> Den Eisenbahnunternehmen mit einer Infrastrukturkonzession nach Artikel 5 steht das Enteignungsrecht gemäss der Bundesgesetzgebung dann zu, wenn bei der Erteilung der Konzession das öffentliche Interesse nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a bejaht worden ist.

<sup>2</sup> Das Enteignungsverfahren kommt erst zur Anwendung, wenn die Bemühungen um einen freihändigen Erwerb der erforderlichen Rechte oder um eine Landumlegung nicht zum Ziel führen.

<sup>3</sup> Rechte an Bahngebiet können nicht ersessen werden.

**Art. 4<sup>10</sup>****2. Kapitel:<sup>11</sup> Eisenbahnunternehmen<sup>12</sup>****1. Abschnitt: Infrastrukturbetreiberinnen<sup>13</sup>****Art. 5** Infrastrukturkonzession und Sicherheitsgenehmigung<sup>14</sup>

<sup>1</sup> Wer eine Eisenbahninfrastruktur bauen und betreiben will, benötigt eine Infrastrukturkonzession (Konzession).<sup>15</sup>

<sup>2</sup> Das konzessionierte Eisenbahnunternehmen<sup>16</sup> ist berechtigt und verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur nach den Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung und der Konzession zu bauen und zu betreiben.

<sup>3</sup> Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur umfasst die Einrichtung und den Unterhalt der Anlagen sowie die Führung der Stromversorgungs-, Betriebsleit- und Sicherheitssysteme.

<sup>8</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>9</sup> Gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010, wurden die Randtitel im ganzen Erlass in Sachüberschriften umgewandelt. Die jeweiligen Ziff. und Bst. wurden dabei nicht übernommen (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>10</sup> Aufgehoben durch Anhang Ziff. 18 des Gerichtsstandsgesetzes vom 24. März 2000, mit Wirkung seit 1. Jan. 2001 (AS **2000** 2355; BBl **1999** 2829).

<sup>11</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Okt. 2000 (AS **1998** 2835; BBl **1997** I 909).

<sup>12</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>13</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>14</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

<sup>15</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>16</sup> Ausdruck gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681). Diese Änderung wurde im ganzen Erlass berücksichtigt.

<sup>4</sup> Für den Betrieb der Infrastruktur ist zusätzlich eine Sicherheitsgenehmigung erforderlich. Der Bundesrat kann für regional tätige Unternehmen Erleichterungen vorsehen.<sup>17</sup>

**Art. 6<sup>18</sup>** Erteilung, Änderung und Erneuerung der Konzession

<sup>1</sup> Der Bundesrat erteilt die Konzession, wenn:

- a. ein öffentliches Interesse am Bau und Betrieb der Infrastruktur besteht; oder
- b. ein eigenwirtschaftlicher Betrieb erwartet werden kann.

<sup>2</sup> Zudem wird für die Konzessionserteilung vorausgesetzt, dass:

- a. keine wesentlichen öffentlichen Interessen, namentlich der Raumplanung, des Umweltschutzes, des Natur- und Heimatschutzes oder der nationalen Sicherheitskooperation, entgegenstehen;
- b. der Betrieb einer Eisenbahn ohne Erschliessungsfunktion die Voraussetzungen nach Artikel 11 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>19</sup> erfüllt; und
- c. das Unternehmen im Handelsregister eingetragen ist.

<sup>3</sup> Der Bundesrat hört die betroffenen Kantone vor der Konzessionserteilung an.

<sup>4</sup> Für Strassenbahnen muss die nach kantonalem Recht erforderliche Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Strassen erteilt oder zugesichert sein.

<sup>5</sup> Die Konzession wird für höchstens 50 Jahre erteilt. Sie kann geändert und erneuert werden.

<sup>6</sup> Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist zuständig für:

- a. die Änderung der Konzession, mit Ausnahme der Ausdehnung;
- b. die Erneuerung der Konzession.<sup>20</sup>

**Art. 7<sup>21</sup>** Übertragung

<sup>1</sup> Auf Gesuch der Konzessionsinhaberin kann das UVEK die Konzession auf ein anderes Unternehmen übertragen.<sup>22</sup> Die betroffenen Kantone sind vorher anzuhören.

<sup>2</sup> Sollen nur einzelne durch Gesetz oder Konzession begründete Rechte oder Pflichten übertragen werden, so legt die Konzessionsinhaberin die darüber abgeschlosse-

<sup>17</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>18</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>19</sup> SR 745.1

<sup>20</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>21</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>22</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

nen Betriebsverträge dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Kenntnisnahme vor. Sie ist dem Bund gegenüber weiterhin für die Erfüllung der durch Gesetz und Konzession begründeten Pflichten verantwortlich.

#### **Art. 8**           Widerruf und Erlöschen

<sup>1</sup> Der Bundesrat kann die Konzession nach Anhören der betroffenen Kantone widerrufen, wenn:

- a. innert der in der Konzession festgesetzten Frist der Bau nicht begonnen oder vollendet oder der Betrieb nicht aufgenommen wird;
- b. das Eisenbahnunternehmen die ihm nach Gesetz und Konzession auferlegten Pflichten in schwerwiegender Weise verletzt;
- c. wesentliche öffentliche Interessen, namentlich die zweckmässige und wirtschaftliche Befriedigung der Transportbedürfnisse, dies rechtfertigen; das Eisenbahnunternehmen ist angemessen zu entschädigen.

<sup>2</sup> Die Konzession erlischt:

- a. mit Ablauf der Konzessionsdauer;
- b. durch Rückkauf durch den Bund;
- c. durch Verzicht, wenn der Bundesrat diesen nach Anhören der betroffenen Kantone genehmigt;
- d.<sup>23</sup> wenn das Eisenbahnunternehmen in der Zwangsliquidation an einer zweiten Steigerung keinem Höchstbietenden zugeschlagen werden kann.

#### **Art. 8a<sup>24</sup>**       Erteilung und Erneuerung der Sicherheitsgenehmigung

<sup>1</sup> Das BAV erteilt die Sicherheitsgenehmigung.

<sup>2</sup> Die Sicherheitsgenehmigung umfasst die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems der Infrastrukturbetreiberin und die Zulassung der Vorkehrungen, die diese getroffen hat, um einen sicheren Betrieb auf ihren Strecken zu gewährleisten.

<sup>3</sup> Sie wird für höchstens fünf Jahre erteilt und kann erneuert werden.

#### **Art. 8b<sup>25</sup>**       Widerruf

Das BAV widerruft die Sicherheitsgenehmigung jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung ganz oder teilweise, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind oder wenn die Infrastrukturbetreiberin wiederholt oder in schwerer Weise gegen das Gesetz oder die Genehmigung verstossen hat.

<sup>23</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>24</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

<sup>25</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

## 2. Abschnitt: Eisenbahnverkehrsunternehmen<sup>26</sup>

### Art. 8c<sup>27</sup> Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung

<sup>1</sup> Wer den Eisenbahnverkehr durchführen will, benötigt eine Genehmigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen (Netzzugangsbewilligung) und eine Sicherheitsbescheinigung. Der Bundesrat kann für regional tätige Unternehmen Ausnahmen vorsehen.

<sup>2</sup> Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das über eine Sicherheitsbescheinigung verfügt, ist berechtigt, auf allen eigenen Strecken sowie auf den fremden Strecken, für welche die Sicherheitsbescheinigung gilt, den Eisenbahnverkehr durchzuführen.

<sup>3</sup> Das Unternehmen muss die schweizerischen Rechtsvorschriften einhalten, insbesondere:

- a. die technischen und betrieblichen Vorschriften;
- b. die Vorschriften über sicherheitsrelevante Tätigkeiten.

<sup>4</sup> Vorbehalten bleibt das Recht, Reisende regelmässig und gewerbmässig zu befördern, das nach den Artikeln 6–8 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>28</sup> verliehen wird.

### Art. 8d<sup>29</sup> Erteilung und Erneuerung der Netzzugangsbewilligung

<sup>1</sup> Das BAV erteilt die Netzzugangsbewilligung, wenn das Unternehmen:

- a. über eine genügende Organisation und über die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen verfügt, um einen sicheren und zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten;
- b. finanziell leistungsfähig ist und über einen genügenden Versicherungsschutz verfügt;
- c. die Anforderungen an die Zuverlässigkeit der für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen erfüllt;
- d. die arbeitsrechtlichen Vorschriften und die Arbeitsbedingungen der Branche einhält;
- e. seinen Sitz in der Schweiz hat.

<sup>2</sup> Die Netzzugangsbewilligung wird für höchstens zehn Jahre erteilt. Sie kann erneuert werden.

<sup>26</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681). Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>27</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>28</sup> SR 745.1

<sup>29</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>3</sup> Besteht mit anderen Staaten eine Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung, so gelten die von diesen Staaten erteilten Genehmigungen auch in der Schweiz.

**Art. 8e<sup>30</sup>** Erteilung und Erneuerung der Sicherheitsbescheinigung

<sup>1</sup> Das BAV erteilt die Sicherheitsbescheinigung.

<sup>2</sup> Die Sicherheitsbescheinigung umfasst die Zulassung des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnverkehrsunternehmens und die Zulassung der Vorkehrungen, die es getroffen hat, um einen sicheren Betrieb auf den zu befahrenden Strecken zu gewährleisten. Das Unternehmen muss dazu insbesondere nachweisen, dass:

- a. die Beschäftigten die für einen sicheren Betrieb erforderliche Qualifikation besitzen;
- b. das Rollmaterial den Anforderungen eines sicheren Betriebs genügt.

<sup>3</sup> Die Sicherheitsbescheinigung wird für höchstens fünf Jahre erteilt. Sie kann erneuert werden.

<sup>4</sup> Besteht mit anderen Staaten eine Vereinbarung über die gegenseitige Anerkennung, so gelten die von diesen Staaten erteilten Sicherheitsbescheinigungen auch in der Schweiz.

**Art. 8f<sup>31</sup>** Widerruf

Das BAV widerruft die Netzzugangsbewilligung und die Sicherheitsbescheinigung jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung ganz oder teilweise, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind oder wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen wiederholt oder in schwerer Weise gegen das Gesetz, die Bewilligung oder die Bescheinigung verstossen hat.

**Art. 9<sup>32</sup>**

**Art. 9a<sup>33</sup>** Gewährung des Netzzugangs

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberin gewährt den Eisenbahnverkehrsunternehmen den diskriminierungsfreien Netzzugang.<sup>34</sup>

<sup>30</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>31</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>32</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>33</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS 1998 2835; BBl 1997 I 909).

<sup>34</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Dez. 2012 (AS 2012 5619; BBl 2011 911).

<sup>2</sup> und <sup>3</sup> ...<sup>35</sup>

<sup>4</sup> Der Netzzugang auf einem örtlich und zeitlich bestimmten Fahrweg (Trasse) kann von jedem Unternehmen beantragt werden, das an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert ist. Das Unternehmen muss spätestens einen Monat vor Betriebsaufnahme eine Netzzugangsbewilligung vorlegen oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung des Eisenbahnverkehrs beauftragen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Verkehr durchführt, muss die Sicherheitsbescheinigung spätestens bei der Aufnahme des Verkehrs vorlegen.<sup>36</sup>

<sup>5</sup> Trassen dürfen weder verkauft noch auf ein anderes Unternehmen übertragen werden. Der Auftrag nach Absatz 4 gilt nicht als Verkauf oder Übertragung.<sup>37</sup>

<sup>6</sup> Der Bundesrat legt die weiteren Grundsätze des Netzzugangs fest und regelt die Einzelheiten. Er kann mit anderen Staaten Abkommen abschliessen, welche die Gewährung des Netzzugangs für ausländische Unternehmen vorsehen. Er berücksichtigt dabei den Grundsatz der Gegenseitigkeit.<sup>38</sup>

#### **Art. 9b<sup>39</sup>**            Netznutzung und Trassenzuteilung

<sup>1</sup> Der Bundesrat legt in einem Netznutzungskonzept die Anzahl Trassen fest, die für jede Verkehrsart mindestens zu reservieren sind. Dabei berücksichtigt er insbesondere:

- a. die Zwecke der von Bund, Kantonen und Privaten getätigten oder beschlossenen Investitionen für den Eisenbahnverkehr;
- b. die Bedürfnisse nach abgestimmten Transportketten im Personenverkehr und im Gütertransport;
- c. die Kapazitäten, die für die Befriedigung der erwarteten Nachfrage im Personenverkehr und im Gütertransport erforderlich sind;
- d. die Ermöglichung einer wirtschaftlichen Abwicklung des Personenverkehrs und des Gütertransports auf der Schiene.

<sup>2</sup> Er passt das Konzept bei Bedarf den veränderten Bedingungen an.

<sup>3</sup> Die Infrastrukturbetreiberinnen erstellen für jedes der sechs Jahre vor dem jeweiligen Fahrplanjahr einen Netznutzungsplan. Sie konkretisieren darin das Netznutzungskonzept und halten insbesondere die Verteilung der Trassen auf die Verkehrsarten im Tages- und Wochenverlauf fest. Sie unterbreiten ihre Netznutzungspläne dem BAV zur Genehmigung.

<sup>35</sup> Aufgehoben durch Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, mit Wirkung seit 1. Jan. 2017 (AS **2016** 1845; BBl **2014** 3827).

<sup>36</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Dez. 2012 (AS **2012** 5619; BBl **2011** 911).

<sup>37</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Dez. 2012 (AS **2012** 5619; BBl **2011** 911).

<sup>38</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Dez. 2012 (AS **2012** 5619; BBl **2011** 911).

<sup>39</sup> Eingefügt durch Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, in Kraft seit 1. Jan. 2017 (AS **2016** 1845; BBl **2014** 3827).

<sup>4</sup> Die Trassen werden nach den Vorgaben der Netznutzungspläne zugeteilt. Soweit freie Kapazitäten bestehen, hat der vertaktete Personenverkehr Vorrang. Der Bundesrat kann Ausnahmen von dieser Priorität unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und raumplanerischer Anliegen vorsehen.

<sup>5</sup> Das BAV regelt das Verfahren zur Trassenzuteilung und die Einzelheiten zu den Netznutzungsplänen.

#### **Art. 9c<sup>40</sup>**      Recht auf Entgelt

<sup>1</sup> Das konzessionierte Eisenbahnunternehmen hat Anspruch auf ein Entgelt für die Benützung seiner Infrastruktur.

<sup>2</sup> Die beteiligten Unternehmen regeln die Einzelheiten des Zugangsrechts und des Entgelts in einer Vereinbarung. Können sich die Beteiligten nicht einigen, so entscheidet die Schiedskommission (Art. 40a).

<sup>3</sup> Das Entgelt ist diskriminierungsfrei festzulegen und muss mindestens die Grenzkosten decken, die auf einer zeitgemäss ausgebauten Strecke normalerweise anfallen; diese Grenzkosten werden vom BAV für jede Streckenkategorie bestimmt. Das Entgelt trägt insbesondere den unterschiedlichen Kosten im Netz, der Umweltbelastung der Fahrzeuge sowie der Nachfrage Rechnung. Beim regelmässigen Personenverkehr entspricht das Entgelt den vom BAV für die Streckenkategorie bestimmten Grenzkosten und dem von der Konzessionsbehörde festgelegten Anteil an den Erträgen aus dem Verkehr.

<sup>4</sup> Der Bundesrat legt die Grundsätze für die Bemessung fest und regelt die Veröffentlichung. Bei der Festlegung dieser Grundsätze sorgt der Bundesrat dafür, dass auf vergleichbaren Strecken gleich hohe Trassenpreise festgelegt und die Bahnkapazitäten optimal ausgenutzt werden.<sup>41</sup>

### **3. Kapitel: Aufsicht<sup>42</sup>**

#### **Art. 10**      Aufsichtsbehörden

<sup>1</sup> Bau und Betrieb der Eisenbahnen unterstehen der Aufsicht des Bundesrates. Er kann sie gegenüber Bahnen, die vorwiegend dem Ortsverkehr dienen oder die besonders einfache Verhältnisse und keine technischen Anschlüsse an andere Bahnen aufweisen, zweckdienlich einschränken.<sup>43</sup>

<sup>40</sup> Ursprünglich Art. 9b. Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS 1998 2835; BBl 1997 I 909).

<sup>41</sup> Fassung gemäss Ziff. I 1 des BG vom 19. Dez. 2008 (Änderungen des Transportrechts), in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5973; BBl 2007 4377).

<sup>42</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>43</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).



<sup>2</sup> Aufsichtsbehörde ist das BAV.<sup>44</sup>

**Art. 11**<sup>45</sup>

**Art. 12** Besondere Befugnisse des BAV<sup>46</sup>

Das BAV ist befugt, Beschlüsse und Anordnungen von Organen oder Dienststellen des Eisenbahnunternehmens aufzuheben oder ihre Durchführung zu verhindern, wenn sie gegen dieses Gesetz, die Konzession oder internationale Vereinbarungen verstossen oder wichtige Landesinteressen verletzen.

**Art. 13**<sup>47</sup>

**Art. 14**<sup>48</sup>

**Art. 14a**<sup>49</sup> Melde- und Mitwirkungspflicht

<sup>1</sup> Die Eisenbahnunternehmen müssen Unfälle und schwere Vorfälle beim Betrieb von Eisenbahnen dem BAV unverzüglich melden.

<sup>2</sup> Sie müssen dem BAV jederzeit Auskunft erteilen und sämtliche Dokumente herausgeben. Zudem müssen sie dem BAV freien Zutritt zu allen Teilen der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge gewähren und es bei seiner Prüf- und Kontrolltätigkeit kostenlos unterstützen.

**Art. 15**<sup>50</sup> Untersuchung von Unfällen und schweren Vorfällen

<sup>1</sup> Über die Umstände, den Verlauf und die Ursachen von Unfällen und schweren Vorfällen beim Betrieb von Eisenbahnen wird eine Untersuchung durchgeführt.

<sup>2</sup> Die Untersuchung dient dazu, ähnliche Unfälle zu vermeiden. Schuld und Haftung sind nicht Gegenstand der Untersuchung.

<sup>44</sup> Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>45</sup> Aufgehoben durch Anhang Ziff. 75 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005, mit Wirkung seit 1. Jan. 2007 (AS **2006** 2197; BBl **2001** 4202).

<sup>46</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>47</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 18. Juni 1993, mit Wirkung seit 1. Jan. 1994 (AS **1993** 3199; BBl **1993** I 805).

<sup>48</sup> Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>49</sup> Eingefügt durch Anhang des BG vom 1. Okt. 2010 (AS **2011** 1119; BBl **2009** 4915). Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 3205; BBl **2013** 7185).

<sup>50</sup> Fassung gemäss Anhang des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. Nov. 2011 (AS **2011** 1119 4573; BBl **2009** 4915).

**Art. 15a<sup>51</sup>** Untersuchungsstelle

<sup>1</sup> Zur Durchführung der Untersuchungen setzt der Bundesrat eine Untersuchungsstelle ein.

<sup>2</sup> Die Untersuchungsstelle ist von den Verwaltungsbehörden unabhängig. Sie ist dem UVEK administrativ zugeordnet.

<sup>3</sup> Der Bundesrat wählt die Geschäftsleitung der Untersuchungsstelle. Die Mitglieder müssen unabhängige Fachleute sein.

<sup>4</sup> Die Geschäftsleitung stellt das übrige Personal der Untersuchungsstelle an.

<sup>5</sup> Der Bundesrat regelt die Organisation der Untersuchungsstelle. Er kann sie mit der Untersuchungsstelle nach Artikel 25 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948<sup>52</sup> zusammenlegen.

**Art. 15b<sup>53</sup>** Verfahren der Untersuchungsstelle

<sup>1</sup> Die Untersuchungsstelle erstellt über jede Untersuchung einen Bericht. Dieser ist keine Verfügung und kann nicht angefochten werden.

<sup>2</sup> Die Untersuchungsstelle kann zur Aufklärung des Sachverhalts anordnen:

- a. die Vorladung von Personen, die sachdienliche Auskünfte geben können;
- b. Hausdurchsuchungen;
- c. Beschlagnahmen;
- d. medizinische Untersuchungen wie Blut- und Urinproben;
- e. Autopsien;
- f. die Auswertung von Aufzeichnungsgeräten;
- g. das Einholen von Gutachten.

<sup>3</sup> Greift sie in Rechte oder Pflichten ein, so erlässt sie Verfügungen. Soweit dieses Gesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält, ist das Verwaltungsverfahrensgesetz vom 20. Dezember 1968<sup>54</sup> anwendbar.

<sup>4</sup> Gegen die im Rahmen der Untersuchung erlassenen Verfügungen kann innerhalb von 10 Tagen bei der Untersuchungsstelle Einsprache erhoben werden.

<sup>5</sup> Die Untersuchungsstelle betreibt ein System zur Qualitätssicherung. Insbesondere sorgt die Geschäftsleitung dafür, dass die Eingaben aller Beteiligten angemessen gewürdigt werden.

<sup>6</sup> Der Bundesrat regelt das Verfahren, insbesondere die Zwangsmassnahmen und die Veröffentlichung der Berichte.

<sup>51</sup> Eingefügt durch Anhang des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. Nov. 2011 (AS 2011 1119 4573; BBl 2009 4915).

<sup>52</sup> SR 748.0

<sup>53</sup> Eingefügt durch Anhang des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. Nov. 2011 (AS 2011 1119 4573; BBl 2009 4915).

<sup>54</sup> SR 172.021

**Art. 15c<sup>55</sup>** Kosten des Untersuchungsverfahrens

Wird in einem anderen Verfahren rechtskräftig festgestellt, dass jemand das untersuchte Ereignis vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht hat, so kann die Untersuchungsstelle ihm einen Teil der Untersuchungskosten auferlegen. Der Bundesrat regelt die Bemessung. Er berücksichtigt dabei die Schwere des Verschuldens.

**Art. 16<sup>56</sup>** Datenbearbeitung durch das BAV

<sup>1</sup> Das BAV ist befugt, im Rahmen seiner aufsichtsrechtlichen Tätigkeit die notwendigen Daten bei den Eisenbahnunternehmen zu erheben und auf andere Weise zu bearbeiten. Die Eisenbahnunternehmen müssen die für die amtliche Verkehrsstatistik erforderlichen Angaben einreichen.<sup>57</sup>

<sup>2</sup> Es kann Daten, die zur Ausstellung eines Ausweises dienen, bei den entsprechenden Personen erheben und auf andere Weise bearbeiten.

<sup>3</sup> Zum Zweck der Verkehrsplanung kann es von den Eisenbahnunternehmen verlangen, dass sie streckenbezogene Daten erheben und einreichen. Es kann diese Daten bekannt geben, soweit dies zur Zweckerreichung erforderlich ist und ein überwiegendes öffentliches Interesse besteht.

<sup>4</sup> Es kann nach einer Verhältnismässigkeitsprüfung der Öffentlichkeit besonders schützenswerte Daten bekannt geben, die Rückschlüsse über die Einhaltung von sicherheitsrelevanten Bestimmungen durch das Eisenbahnunternehmen ermöglichen. Es kann insbesondere informieren über:

- a. den Entzug oder Widerruf von Konzessionen und Bewilligungen;
- b. Verstösse gegen Bestimmungen über den Arbeitsschutz oder die Arbeitsbedingungen.

<sup>5</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten, insbesondere die Form der Bekanntgabe.

**Art. 16a<sup>58</sup>** Datenbearbeitung durch Konzessionsinhaberinnen

<sup>1</sup> Die Konzessionsinhaberinnen unterstehen für ihre konzessionierten Tätigkeiten den Artikeln 16–25<sup>bis</sup> des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992<sup>59</sup> über den Datenschutz (DSG).

<sup>2</sup> Sie können besonders schützenswerte Personendaten sowie Persönlichkeitsprofile bearbeiten, soweit dies für die Sicherheit der Infrastruktur, insbesondere für deren Bau und Betrieb, erforderlich ist. Dies gilt auch für Dritte, die Aufgaben der Kon-

<sup>55</sup> Eingefügt durch Anhang des BG vom 1. Okt. 2010, in Kraft seit 1. Nov. 2011 (AS **2011** 1119 4573; BBl **2009** 4915).

<sup>56</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>57</sup> Fassung des zweiten Satzes gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

<sup>58</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>59</sup> SR **235.1**

zessionsinhaberinnen wahrnehmen. Diese bleiben für die Einhaltung der Datenschutzvorschriften verantwortlich.

<sup>3</sup> Die Aufsicht richtet sich nach Artikel 27 DSGVO.

#### **Art. 16b<sup>60</sup>** Videoüberwachung

<sup>1</sup> Die Konzessionsinhaberinnen können zum Schutz der Infrastruktur eine Videoüberwachung einrichten.

<sup>2</sup> Sie können Dritte, auf die sie Sicherheitsaufgaben übertragen haben, mit der Videoüberwachung beauftragen. Sie sind für die Einhaltung der Datenschutzvorschriften verantwortlich.

<sup>3</sup> Videosignale können aufgezeichnet werden. Sie müssen grundsätzlich am nächsten Werktag ausgewertet werden.

<sup>4</sup> Anschliessend sind die Videosignale diebstahlsicher aufzubewahren. Aufbewahrte Videosignale sind vor Missbrauch zu schützen und spätestens nach 100 Tagen zu vernichten.

<sup>5</sup> Aufzeichnungen dürfen nur strafverfolgenden Behörden oder Behörden, bei denen die Unternehmen Anzeige erstatten oder Rechtsansprüche geltend machen, bekannt gegeben werden.

<sup>6</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten, namentlich wie Videosignale aufzubewahren und vor Missbrauch zu schützen sind.

## **4. Kapitel: Planung, Bau und Betrieb<sup>61</sup>**

### **1. Abschnitt: Grundsätze<sup>62</sup>**

#### **Art. 17<sup>63</sup>** Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes und der Sicherheit<sup>64</sup>

<sup>1</sup> Die Eisenbahnanlagen<sup>65</sup> und Fahrzeuge sind nach den Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes und gemäss dem Stande der Technik zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern. Die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen sind angemessen zu berücksichtigen.

<sup>60</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>61</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>62</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>63</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS **1998** 2835; BBl **1997** I 909).

<sup>64</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>65</sup> Ausdruck gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681). Diese Änderung wurde im ganzen Erlass berücksichtigt.

<sup>2</sup> Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Bau und Betrieb sowie über die technische Einheit und Zulassung im Eisenbahnwesen unter Berücksichtigung der Interoperabilität und eines streckenbezogenen Sicherheitsstandards. Er sorgt dafür, dass die technischen Vorschriften nicht zur Behinderung des Wettbewerbes missbraucht werden.

<sup>3</sup> Das BAV erlässt Fahrdienstvorschriften.<sup>66</sup>

<sup>4</sup> Die Eisenbahnunternehmen sind im Rahmen der Vorschriften für den sicheren Betrieb der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Sie haben die für einen sicheren Betrieb erforderlichen Vorschriften aufzustellen und dem BAV vorzulegen.

#### **Art. 17a<sup>67</sup>** Register der zugelassenen Fahrzeuge

<sup>1</sup> Das BAV führt ein Register aller in der Schweiz nach diesem Gesetz zugelassenen Fahrzeuge.

<sup>2</sup> Die Inhaber einer Betriebsbewilligung (Halter) sind verpflichtet, ihre Fahrzeuge zur Eintragung beim BAV anzumelden.

<sup>3</sup> Das Register ist allen in- und ausländischen Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen sowie allen anderen Personen mit einem berechtigten Interesse zugänglich.

<sup>4</sup> Der Bundesrat regelt:

- a. die Kennzeichnung der Fahrzeuge;
- b. die Einzelheiten des Zugangs zum Register;
- c. welche Inhalte des Registers öffentlich zugänglich sind.

<sup>5</sup> Er kann:

- a. das Führen des Registers Dritten übertragen;
- b. Fahrzeugkategorien bezeichnen, die nicht in das Register eingetragen werden müssen.

#### **Art. 17b<sup>68</sup>** Instandhaltung von Fahrzeugen

<sup>1</sup> Zur Instandhaltung eines Fahrzeugs verpflichtet ist, wer als dafür verantwortliche Person im Register der in der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge eingetragen ist.

<sup>66</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>67</sup> Eingefügt durch Ziff. I 1 des BG vom 19. Dez. 2008 (Änderungen des Transportrechts) (AS 2009 5973; BBl 2007 4377). Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>68</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681). Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>2</sup> Solange das Fahrzeug nicht registriert oder im Register keine für die Instandhaltung verantwortliche Person eingetragen ist, trifft diese Pflicht den Halter, ersatzweise die Person, die die tatsächliche Verfügungsgewalt besitzt.

<sup>3</sup> Der Bundesrat kann Anforderungen an die für die Instandhaltung verantwortlichen Personen und an die mit der Instandhaltung betrauten Personen festlegen.

**Art. 17c<sup>69</sup>** Beurteilung der sicherheitsrelevanten Aspekte

<sup>1</sup> Das BAV beurteilt in den Bewilligungsverfahren die sicherheitsrelevanten Aspekte risikoorientiert auf der Grundlage von Sicherheitsgutachten oder Stichproben.

<sup>2</sup> Es legt fest, wofür die Gesuchstellerin Sicherheitsgutachten zu erbringen hat.

**2. Abschnitt: Plangenehmigungsverfahren<sup>70</sup>**

**Art. 18<sup>71</sup>** Grundsatz

<sup>1</sup> Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen), dürfen nur mit einer Plangenehmigung erstellt oder geändert werden.

<sup>2</sup> Genehmigungsbehörde ist das BAV.<sup>72</sup>

<sup>3</sup> Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt.

<sup>4</sup> Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es das Eisenbahnunternehmen in der Erfüllung seiner Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt.

<sup>5</sup> Die Plangenehmigung für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, setzt grundsätzlich einen Sachplan nach dem Bundesgesetz vom 22. Juni 1979<sup>73</sup> über die Raumplanung voraus.

<sup>6</sup> Zur Eisenbahnanlage gehören auch die mit dem Bau und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen und Installationsplätze sowie die Standorte für die Verwertung und Ablagerung von Ausbruch- und Aushubmaterial, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit der geplanten Anlage stehen.

<sup>69</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

<sup>70</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>71</sup> Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>72</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 3205; BBl **2013** 7185).

<sup>73</sup> SR **700**

**Art. 18a**<sup>74</sup> Anwendbares Recht

Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich nach diesem Gesetz und subsidiär nach dem Bundesgesetz vom 20. Juni 1930<sup>75</sup> über die Enteignung (EntG).

**Art. 18b**<sup>76</sup> Einleitung des Verfahrens<sup>77</sup>

Das Plangenehmigungsgesuch ist mit den erforderlichen Unterlagen bei der Genehmigungsbehörde einzureichen. Diese prüft die Unterlagen auf ihre Vollständigkeit und verlangt allenfalls Ergänzungen.

**Art. 18c**<sup>78</sup> Handlungen

<sup>1</sup> Vor der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das Eisenbahnunternehmen die Veränderungen, die das geplante Werk im Gelände bewirkt, sichtbar machen, indem es diese aussteckt; bei Hochbauten hat es Profile aufzustellen.

<sup>2</sup> Einwände gegen die Aussteckung oder die Aufstellung von Profilen sind sofort, jedenfalls aber vor Ablauf der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde vorzubringen.

<sup>3</sup> Für andere vorbereitende Handlungen, für die Projektbereinigung und für die Erhärtung der Entscheidungsgrundlagen gilt das Verfahren nach Artikel 15 EntG<sup>79</sup>. Die Genehmigungsbehörde entscheidet über Einwände Dritter.

**Art. 18d**<sup>80</sup> Anhörung, Publikation und Auflage

<sup>1</sup> Die Genehmigungsbehörde übermittelt das Gesuch den betroffenen Kantonen und fordert sie auf, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Sie kann die Frist in begründeten Fällen ausnahmsweise verlängern.

<sup>2</sup> Das Gesuch ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.

<sup>74</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982 (AS **1984** 1429; BBl **1981** I 325). Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>75</sup> SR **711**

<sup>76</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982 (AS **1984** 1429; BBl **1981** I 325). Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>77</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>78</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982 (AS **1984** 1429; BBl **1981** I 325). Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>79</sup> SR **711**

<sup>80</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982 (AS **1984** 1429; BBl **1981** I 325). Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>3</sup> Die öffentliche Auflage hat den Enteignungsbann nach den Artikeln 42–44 EntG<sup>81</sup> zur Folge.

**Art. 18e**<sup>82</sup> Persönliche Anzeige

Spätestens mit der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das Eisenbahnunternehmen den Entschädigungsberechtigten nach Artikel 31 EntG<sup>83</sup> eine persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zustellen.

**Art. 18f**<sup>84</sup> Einsprache

<sup>1</sup> Wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>85</sup> oder des EntG<sup>86</sup> Partei ist, kann während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

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

<sup>3</sup> Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.

**Art. 18g**<sup>87</sup> Bereinigungsverfahren<sup>88</sup>

Das Bereinigungsverfahren in der Bundesverwaltung richtet sich nach Artikel 62b des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997<sup>89</sup>.

<sup>81</sup> SR 711

<sup>82</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982 (AS 1984 1429; BBl 1981 I 325). Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071; BBl 1998 2591).

<sup>83</sup> SR 711

<sup>84</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982 (AS 1984 1429; BBl 1981 I 325). Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071; BBl 1998 2591).

<sup>85</sup> SR 172.021

<sup>86</sup> SR 711

<sup>87</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982 (AS 1984 1429; BBl 1981 I 325). Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071; BBl 1998 2591).

<sup>88</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>89</sup> SR 172.010



**Art. 18<sup>h</sup>**<sup>90</sup> Geltungsdauer<sup>91</sup>

<sup>1</sup> Mit der Plangenehmigung entscheidet die Genehmigungsbehörde gleichzeitig auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen.

<sup>2</sup> Sie kann Projekte in Etappen genehmigen, wenn deren getrennte Behandlung die Beurteilung des Gesamtprojekts nicht präjudiziert.

<sup>3</sup> Die Plangenehmigung erlischt, wenn fünf Jahre nach ihrer rechtskräftigen Erteilung mit der Ausführung des Bauvorhabens nicht begonnen worden ist.

<sup>4</sup> Die Genehmigungsbehörde kann die Geltungsdauer der Plangenehmigung aus wichtigen Gründen um höchstens drei Jahre verlängern. Die Verlängerung ist ausgeschlossen, wenn sich die massgebenden tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse seit der rechtskräftigen Erteilung der Plangenehmigung wesentlich verändert haben.

5 ...<sup>92</sup>

**Art. 18<sup>f</sup>**<sup>93</sup> Vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren

<sup>1</sup> Das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren wird angewendet bei:

- a. örtlich begrenzten Vorhaben mit wenigen, eindeutig bestimmbar betroffenen;
- b. Eisenbahnanlagen, deren Änderung oder Umnutzung das äussere Erscheinungsbild nicht wesentlich verändert, keine schutzwürdigen Interessen Dritter berührt und sich nur unerheblich auf Raum und Umwelt auswirkt;
- c. Eisenbahnanlagen, die spätestens nach drei Jahren wieder entfernt werden.

<sup>2</sup> Detailpläne, die sich auf ein bereits genehmigtes Projekt stützen, werden im vereinfachten Verfahren genehmigt.

<sup>3</sup> Die Genehmigungsbehörde kann die Aussteckung anordnen. Das Gesuch wird nicht publiziert und nicht öffentlich aufgelegt. Die Genehmigungsbehörde unterbreitet die Planvorlage den Betroffenen, soweit sie nicht vorher schriftlich ihre Einwilligung gegeben haben; deren Einsprachefrist beträgt 30 Tage. Die Genehmigungsbehörde kann bei Kantonen und Gemeinden Stellungnahmen einholen. Sie setzt dafür eine angemessene Frist.

<sup>4</sup> Im Übrigen gelten die Bestimmungen für das ordentliche Verfahren. Im Zweifelsfall wird dieses durchgeführt.

<sup>90</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982 (AS 1984 1429; BBl 1981 I 325). Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071; BBl 1998 2591).

<sup>91</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>92</sup> Aufgehoben durch Anhang Ziff. 75 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005, mit Wirkung seit 1. Jan. 2007 (AS 2006 2197; BBl 2001 4202).

<sup>93</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982 (AS 1984 1429; BBl 1981 I 325). Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071; BBl 1998 2591).

**Art. 18<sup>k94</sup>** Schätzungsverfahren, vorzeitige Besitzeinweisung

<sup>1</sup> Nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens wird, soweit erforderlich, das Schätzungsverfahren vor der Eidgenössischen Schätzungskommission (Schätzungskommission) nach den Bestimmungen des EntG<sup>95</sup> durchgeführt. Es werden nur angemeldete Forderungen behandelt.

<sup>2</sup> Die Genehmigungsbehörde übermittelt dem Präsidenten der Schätzungskommission die genehmigten Pläne, den Enteignungsplan, die Grunderwerbstabelle und die angemeldeten Forderungen.

<sup>3</sup> Der Präsident der Schätzungskommission kann gestützt auf einen vollstreckbaren Plangenehmigungsentscheid die vorzeitige Besitzeinweisung bewilligen. Dabei wird vermutet, dass dem Enteigner ohne die vorzeitige Besitzeinweisung bedeutende Nachteile entstünden. Im Übrigen gilt Artikel 76 EntG.

**Art. 18<sup>96</sup>** Mitwirkung der Kantone

<sup>1</sup> Fallen beim Bau von Eisenbahnanlagen, insbesondere von Tunnelanlagen, erhebliche Mengen von Ausbruch- oder Aushubmaterial an, die nicht in der Nähe der Anlage verwertet oder abgelagert werden können, so bezeichnen die betroffenen Kantone die Standorte für die Entsorgung des Materials.

<sup>2</sup> Liegt im Zeitpunkt der Plangenehmigung keine rechtskräftige Bewilligung des betroffenen Kantons vor, so kann die Genehmigungsbehörde den Standort für ein Zwischenlager bezeichnen und dessen Nutzung mit Bedingungen und Auflagen verbinden. Es gelten die Verfahrensbestimmungen für Eisenbahnanlagen. Der Kanton bezeichnet innerhalb von fünf Jahren die Standorte für die Entsorgung des Materials.

**Art. 18<sup>m97</sup>** Nebenanlagen

<sup>1</sup> Die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend dem Eisenbahnbetrieb<sup>98</sup> dienen (Nebenanlagen), unterstehen dem kantonalen Recht. Sie dürfen nur mit Zustimmung des Eisenbahnunternehmens bewilligt werden, wenn die Nebenanlage:

- a. Bahngrundstücke beansprucht oder an solche angrenzt;

<sup>94</sup> Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982 (AS **1984** 1429; BBl **1981** I 325). Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>95</sup> SR **711**

<sup>96</sup> Eingefügt durch Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>97</sup> Eingefügt durch Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>98</sup> Ausdruck gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681). Diese Änderung wurde im ganzen Erlass berücksichtigt.

- b. die Betriebssicherheit beeinträchtigen könnte.
- <sup>2</sup> Die kantonale Behörde hört das BAV vor der Bewilligung einer Nebenanlage an:
- a. auf Antrag einer der Parteien, wenn zwischen Bauherrschaft und Eisenbahnunternehmen keine Einigung erzielt werden kann;
  - b. wenn die Nebenanlage den künftigen Ausbau der Eisenbahnanlage verunmöglicht oder erheblich erschwert;
  - c. wenn das Baugrundstück von einer eisenbahnrechtlichen Projektierungszone oder Baulinie erfasst ist.
- <sup>3</sup> Das BAV ist berechtigt, gegen Verfügungen der kantonalen Behörden in Anwendung dieses Gesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen die Rechtsmittel des eidgenössischen und des kantonalen Rechts zu ergreifen.

### 3. Abschnitt: Projektierungszonen<sup>99</sup>

#### Art. 18n<sup>100</sup> Festlegung<sup>101</sup>

<sup>1</sup> Das BAV kann von sich aus oder auf Antrag von Eisenbahnunternehmen, Kanton oder Gemeinde für genau bezeichnete Gebiete Projektierungszonen festlegen, um Grundstücke für künftige Eisenbahnbauten und -anlagen freizuhalten. Die beteiligten Bundesstellen, Kantone, Gemeinden sowie die betroffenen Grundeigentümer sind anzuhören. Die Anhörung der Gemeinden und der betroffenen Grundeigentümer ist Sache der Kantone.

<sup>2</sup> Verfügungen über die Errichtung von Projektierungszonen sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betreffenden Gemeinden zu veröffentlichen. Beschwerden haben keine aufschiebende Wirkung.

#### Art. 18o<sup>102</sup> Wirkung

<sup>1</sup> Es dürfen keine baulichen Veränderungen in den Projektierungszonen vorgenommen werden, die deren Zweck widersprechen. Ausgenommen sind Vorkehren, die dem Unterhalt oder der Beseitigung von Gefahren und schädlichen Einwirkungen dienen. In Ausnahmefällen können weitergehende Vorkehren gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung des entstandenen Mehrwertes verzichtet.

<sup>99</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>100</sup> Ursprünglich Art. 18b. Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982, in Kraft seit 1. Jan. 1985 (AS 1984 1429; BBl 1981 I 325).

<sup>101</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>102</sup> Ursprünglich Art. 18c. Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982, in Kraft seit 1. Jan. 1985 (AS 1984 1429; BBl 1981 I 325).

<sup>2</sup> In den festgelegten oder vorgesehenen Projektierungszonen dürfen vorbereitende Handlungen vorgenommen werden. Artikel 15 des EntG<sup>103</sup> gilt sinngemäss.

#### **Art. 18p<sup>104</sup>** Aufhebung

<sup>1</sup> Die Projektierungszonen fallen mit der rechtskräftigen Festlegung der Baulinien, spätestens aber nach fünf Jahren dahin; sie können um höchstens drei Jahre verlängert werden. Ist eine Projektierungszone hinfällig geworden, so kann eine neue Projektierungszone mit ganz oder teilweise gleichem Perimeter festgelegt werden.

<sup>2</sup> Das BAV hebt eine Projektierungszone von Amtes wegen oder auf Antrag von Eisenbahnunternehmen, Kanton oder Gemeinde auf, wenn feststeht, dass die geplante Eisenbahnanlage nicht ausgeführt wird.

<sup>3</sup> Verfügungen über die Aufhebung von Projektierungszonen sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betroffenen Gemeinden zu veröffentlichen.

### **4. Abschnitt: Baulinien<sup>105</sup>**

#### **Art. 18q<sup>106</sup>** Festlegung<sup>107</sup>

<sup>1</sup> Das BAV kann Baulinien zur Sicherung bestehender oder künftiger Eisenbahnbauten und -anlagen festlegen. Die beteiligten Bundesstellen, Kantone und Gemeinden sowie die betroffenen Grundeigentümer sind anzuhören. Die Anhörung der Gemeinden und der betroffenen Grundeigentümer ist Sache der Kantone. Die Baulinien müssen dem voraussichtlichen Endausbau entsprechen und der Raumplanung sowie dem Umweltschutz Rechnung tragen. Sie können vertikal begrenzt werden.

<sup>2</sup> Die Baulinien können erst aufgrund genehmigter Pläne festgelegt werden.

<sup>3</sup> Verfügungen über die Festlegung von Baulinien sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betreffenden Gemeinden zu veröffentlichen.

<sup>103</sup> SR 711

<sup>104</sup> Eingefügt durch Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071; BBl 1998 2591).

<sup>105</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>106</sup> Ursprünglich Art. 18e. Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982, in Kraft seit 1. Jan. 1985 (AS 1984 1429; BBl 1981 I 325).

<sup>107</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

**Art. 18<sup>r108</sup>** Wirkung<sup>109</sup>

<sup>1</sup> Zwischen Baulinien sowie zwischen Baulinie und Eisenbahnanlage dürfen keine baulichen Veränderungen oder sonstigen Vorkehren vorgenommen werden, die dem Zweck der Baulinie widersprechen. Ausgenommen sind Vorkehren, die dem Unterhalt oder der Beseitigung von Gefahren und schädlichen Einwirkungen dienen. In Ausnahmefällen können weitergehende Vorkehren gestattet werden, wenn der Eigentümer auf jede spätere Entschädigung des entstandenen Mehrwertes verzichtet.

<sup>2</sup> Innerhalb der festgelegten oder vorgesehenen Baulinien dürfen vorbereitende Handlungen vorgenommen werden. Artikel 15 des EntG<sup>110</sup> gilt sinngemäss.

**Art. 18<sup>s111</sup>** Aufhebung

<sup>1</sup> Das Bundesamt hebt gegenstandslos gewordene Baulinien von Amtes wegen oder auf Antrag von Eisenbahnunternehmen, Kanton oder Gemeinde auf.

<sup>2</sup> Verfügungen über die Aufhebung von Baulinien sind unter Angabe der Beschwerdefrist in den betreffenden Gemeinden zu veröffentlichen.

<sup>3</sup> Ist eine Entschädigung geleistet worden, so gelten sinngemäss die Grundsätze über die ungerechtfertigte Bereicherung. Bei Handänderungen wird der neue Eigentümer rückerstattungspflichtig. Bei Streitigkeiten entscheidet die Schätzungskommission.  
...<sup>112</sup>

**Art. 18<sup>t113</sup>** Vorbehalt kantonalen Rechts

Im Einvernehmen mit dem BAV können neben Baulinien im Sinne dieses Gesetzes auch solche nach kantonalem Recht festgelegt werden, wenn sie weitergehende Rechtswirkungen entfalten.

<sup>108</sup> Ursprünglich Art. 18f. Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982, in Kraft seit 1. Jan. 1985 (AS **1984** 1429; BBl **1981** I 325).

<sup>109</sup> Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>110</sup> SR **711**

<sup>111</sup> Ursprünglich Art. 18g. Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982, in Kraft seit 1. Jan. 1985 (AS **1984** 1429; BBl **1981** I 325).

<sup>112</sup> Satz aufgehoben durch Anhang Ziff. 75 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005, mit Wirkung seit 1. Jan. 2007 (AS **2006** 2197; BBl **2001** 4202).

<sup>113</sup> Ursprünglich Art. 18h. Eingefügt durch Ziff. I des BG vom 8. Okt. 1982, in Kraft seit 1. Jan. 1985 (AS **1984** 1429; BBl **1981** I 325).

## 5. Abschnitt: Entschädigung für Eigentumsbeschränkungen<sup>114</sup>

### Art. 18u<sup>115</sup> ...<sup>116</sup>

<sup>1</sup> Kommen Eigentumsbeschränkungen nach den Artikeln 18n–18t einer Enteignung gleich, so sind sie voll zu entschädigen. Artikel 21 bleibt vorbehalten. Für die Bemessung der Entschädigung sind die Verhältnisse beim Inkrafttreten der Eigentumsbeschränkung massgebend.

<sup>2</sup> Entschädigungspflichtig ist das Eisenbahnunternehmen oder, wenn ein solches fehlt, derjenige, der die Eigentumsbeschränkung erwirkt.

<sup>3</sup> Der Betroffene hat seine Ansprüche innerhalb von zehn Jahren nach Wirksamwerden der Eigentumsbeschränkung schriftlich dem Eisenbahnunternehmen anzuzeigen. Werden die Ansprüche ganz oder teilweise bestritten, so ist nach den Artikeln 57–75 EntG<sup>117</sup> vorzugehen.

<sup>4</sup> In diesem Verfahren werden nur angemeldete Forderungen behandelt. Nachträgliche Einsprachen gegen die Beschränkung des Grundeigentums sowie Begehren um Änderung von Bewilligungen für Nebenanlagen (Art. 18m), von Projektierungszonen und von Baulinien sind ausgeschlossen.

<sup>5</sup> Die Entschädigung wird vom Zeitpunkt an verzinst, in dem die Eigentumsbeschränkung wirksam wird.

## 6. Abschnitt: Landumlegung<sup>118</sup>

### Art. 18v<sup>119</sup> ...<sup>120</sup>

<sup>1</sup> Besteht die Möglichkeit, die für ein Vorhaben erforderlichen dinglichen Rechte durch Landumlegung zu sichern, und erfolgt die Landumlegung nicht freiwillig, so ist sie auf Antrag der Genehmigungsbehörde innerhalb der von ihr bestimmten Frist nach kantonalem Recht anzuordnen. Wird die Frist nicht eingehalten, so wird das ordentliche Verfahren mit Enteignungen durchgeführt.

<sup>2</sup> Für das Landumlegungsverfahren gilt:

<sup>114</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>115</sup> Eingefügt durch Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071; BBl 1998 2591).

<sup>116</sup> Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>117</sup> SR 711

<sup>118</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>119</sup> Eingefügt durch Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071; BBl 1998 2591).

<sup>120</sup> Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

- a. Es können Grundstücke des Eisenbahnunternehmens eingeworfen werden.
- b. Vom Grundeigentum, das im Landumlegungsverfahren erfasst wird, können Abzüge gemacht werden.
- c. Mehrwerte aus Bodenverbesserungen, die der Eisenbahnbau bewirkt, können angerechnet werden.
- d. Das Eisenbahnunternehmen kann vorzeitig in den Besitz eingewiesen werden.
- e. Es können andere Vorkehrungen des kantonalen Rechts getroffen werden.

<sup>3</sup> Das Land, das durch Abzüge von Grundeigentum für die Bedürfnisse des Eisenbahnunternehmens an dieses abgetreten wird, ist dem Landumlegungsunternehmen zum Verkehrswert zu vergüten.

<sup>4</sup> Sieht das kantonale Recht kein besonderes Verfahren vor, so gilt das Verfahren der Baulandumlegung beziehungsweise der Güter- oder Waldzusammenlegung; das Umlegungsgebiet und der Umfang können auf den Zweck der Landumlegung für den Eisenbahnbau beschränkt werden.

<sup>5</sup> Dem Eisenbahnbau werden die von ihm verursachten Mehrkosten zugerechnet. Ist die Landumlegung nur wegen des Eisenbahnbaus nötig, so trägt das Eisenbahnunternehmen sämtliche Kosten.

## 7. Abschnitt: Sicherheit<sup>121</sup>

### Art. 18<sup>w122</sup> Betriebsbewilligung

<sup>1</sup> Für Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge ist eine Betriebsbewilligung erforderlich. Das BAV kann Ausnahmen vorsehen.

<sup>2</sup> Das BAV erteilt die Betriebsbewilligung, wenn die Gesuchstellerin den Sicherheitsnachweis erbracht hat und das Vorhaben den massgebenden Vorschriften entspricht.

<sup>3</sup> Es kann weitere Abklärungen vornehmen. Das Eisenbahnunternehmen stellt dafür das nötige Personal und Material sowie die erforderlichen Unterlagen kostenlos zur Verfügung; es erteilt die notwendigen Auskünfte.

<sup>121</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>122</sup> Eingefügt durch Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren (AS 1999 3071; BBl 1998 2591). Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

**Art. 18x**<sup>123</sup> Typenzulassung

Das BAV erteilt eine Typenzulassung für Fahrzeuge, Elemente von Fahrzeugen sowie für Elemente von Eisenbahnanlagen, die in gleicher Weise und Funktion verwendet werden sollen, wenn die Gesuchstellerin den Sicherheitsnachweis erbracht hat und das Vorhaben den massgebenden Vorschriften entspricht.

**Art. 19** Sicherheitsvorkehren

<sup>1</sup> Das Eisenbahnunternehmen trifft die Vorkehren, die gemäss den Vorschriften des Bundesrates und den mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen zur Sicherheit des Baues und Betriebes der Eisenbahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind. Werden durch Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen, wie Strassen und Wege, Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen, so sorgt das Eisenbahnunternehmen für deren Fortbenützung, soweit das öffentliche Interesse es erfordert.

<sup>2</sup> Das Eisenbahnunternehmen trägt die Kosten dieser Vorkehren. Kosten für Vorkehren, welche wegen Bauvorhaben oder anderer Bedürfnisse Dritter nötig werden, gehen zu dessen Lasten.

**Art. 20** Ersatzpflicht

Das Eisenbahnunternehmen hat für schädigende Eingriffe in fremde Rechte nach Massgabe der Bundesgesetzgebung über die Enteignung Ersatz zu leisten, sofern der Eingriff nicht gemäss Nachbarrecht oder anderen gesetzlichen Vorschriften geduldet werden muss und es sich um eine unvermeidliche oder nicht leicht abzuwendende Folge des Baues oder Betriebes der Eisenbahn handelt.

**Art. 21** Beschränkungen im Interesse der Sicherheit der Eisenbahn

<sup>1</sup> Wird die Sicherheit der Eisenbahn durch Arbeiten, Anlagen, Bäume oder Unternehmen Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren des Eisenbahnunternehmens Abhilfe zu schaffen.<sup>124</sup> Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so bestimmt auf Antrag des Eisenbahnunternehmens nach Anhörung der Beteiligten das BAV die zu treffenden Massnahmen. Inzwischen sind alle die Sicherheit der Eisenbahn beeinträchtigenden Einwirkungen zu unterlassen. In besonders dringlichen Fällen kann das Eisenbahnunternehmen die zur Abwendung der Gefahr notwendigen Massnahmen selbst treffen.<sup>125</sup>

<sup>2</sup> Bestanden die Anlagen und Unternehmen Dritter schon vor Inkrafttreten dieses Gesetzes oder vor Erstellung der Eisenbahnanlagen, so richtet sich der Entschädigungsanspruch des Betroffenen gegen das Eisenbahnunternehmen nach der Bundesgesetzgebung über die Enteignung. Für nach diesem Zeitpunkt erstellte Anlagen

<sup>123</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>124</sup> Fassung gemäss Art. 55 Ziff. 2 des Waldgesetzes vom 4. Okt. 1991, in Kraft seit 1. Jan. 1993 (AS **1992** 2521; BBl **1988** III 173).

<sup>125</sup> Letzter Satz eingefügt durch Art. 55 Ziff. 2 des Waldgesetzes vom 4. Okt. 1991, in Kraft seit 1. Jan. 1993 (AS **1992** 2521; BBl **1988** III 173).



oder eröffnete Unternehmen Dritter hat der Inhaber der Anlage oder des Unternehmens die Kosten der Massnahmen nach Absatz 1 zu tragen; ferner steht ihm kein Anspruch auf Entschädigung zu. Die Kosten für Massnahmen nach Absatz 1 gegen Beeinträchtigungen durch Bäume trägt das Eisenbahnunternehmen, sofern es nicht nachweist, dass sich der verantwortliche Dritte schuldhaft verhalten hat.<sup>126</sup>

#### **Art. 22** Signal- und Fernmeldeanlagen

Die Eisenbahnunternehmen dürfen die für ihren Dienst notwendigen elektrischen und radioelektrischen Anlagen und Geräte erstellen und betreiben. Das UVEK bezeichnet sie und ordnet ihren Verwendungsbereich. Fernmeldeanlagen unterliegen in allen Fällen der Plangenehmigung nach den Artikeln 18–18i.<sup>127</sup>

#### **Art. 23**<sup>128</sup> Benützungsvorschriften

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberinnen können Vorschriften über die Benützung ihrer Anlagen erlassen, soweit diese Vorschriften für den sicheren und reibungslosen Betrieb erforderlich sind.

<sup>2</sup> Sie können zur Umsetzung der Benützungsvorschriften Verfügungen erlassen.

<sup>3</sup> Sie veröffentlichen die Benützungsvorschriften.

### **7a. Abschnitt:**<sup>129</sup>

## **Interoperabilität mit dem europäischen Eisenbahnsystem**

#### **Art. 23a** Grundsatz

Normalspurige Bahnen müssen nach Massgabe der Bestimmungen dieses Abschnitts die technischen und betrieblichen Voraussetzungen für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr im europäischen Eisenbahnsystem erfüllen (Interoperabilität).

#### **Art. 23b** Geltungsbereich

<sup>1</sup> Die Bestimmungen dieses Abschnitts gelten für den Bau und Betrieb der normalspurigen Strecken und der Fahrzeuge, die auf diesen Strecken eingesetzt werden.

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann bestimmte Strecken und die darauf eingesetzten Fahrzeuge von den Bestimmungen dieses Abschnitts ganz oder teilweise ausnehmen.

<sup>126</sup> Letzter Satz eingefügt durch Art. 55 Ziff. 2 des Waldgesetzes vom 4. Okt. 1991, in Kraft seit 1. Jan. 1993 (AS **1992** 2521; BBl **1988** III 173).

<sup>127</sup> Fassung des Satzes gemäss Ziff. 19 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>128</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 3205; BBl **2013** 7185).

<sup>129</sup> Eingefügt durch Ziff. 14 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

**Art. 23c<sup>130</sup>** Teilsysteme

<sup>1</sup> Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen darf für den Einsatz im interoperablen Verkehr vorgesehene Teilsysteme nur in Betrieb nehmen, wenn das BAV eine Betriebsbewilligung erteilt hat.

<sup>2</sup> Das BAV erteilt die Betriebsbewilligung, wenn das Unternehmen den Sicherheitsnachweis erbracht hat und das Teilsystem einschliesslich seiner Schnittstellen den grundlegenden Anforderungen, den technischen Ausführungsbestimmungen und den übrigen massgebenden Vorschriften entspricht.

<sup>3</sup> Es kann weitere Abklärungen vornehmen. Das Unternehmen stellt dafür das nötige Personal und Material sowie die erforderlichen Unterlagen kostenlos zur Verfügung und erteilt die notwendigen Auskünfte.

<sup>4</sup> Der Bundesrat legt fest, welche Unterlagen zum Nachweis der Sicherheit erforderlich sind.

**Art. 23d** Umrüstung und Erneuerung von Teilsystemen

<sup>1</sup> Als Umrüstung gelten Änderungsarbeiten an einem Teilsystem, die seine Leistung verbessern. Als Erneuerung gelten Austauscharbeiten an einem Teilsystem, die seine Leistung nicht verändern.

<sup>2</sup> Umgerüstete Teilsysteme dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn das BAV eine neue Betriebsbewilligung erteilt hat.

<sup>3</sup> Wird ein Teilsystem erneuert, so entscheidet das BAV im Einzelfall, ob für die Inbetriebnahme eine neue Betriebsbewilligung erforderlich ist.

**Art. 23e** Interoperabilitätskomponenten

<sup>1</sup> Wer ein Bauteil in Verkehr bringt, das in ein Teilsystem eingebaut werden soll (Interoperabilitätskomponente), muss nachweisen können, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden.

<sup>2</sup> Der Bundesrat legt fest, welche Unterlagen für den Nachweis erforderlich sind.

**Art. 23f** Zuständigkeiten

<sup>1</sup> Der Bundesrat legt die grundlegenden Anforderungen und die technischen Ausführungsbestimmungen für Teilsysteme und Interoperabilitätskomponenten fest; er berücksichtigt dabei das internationale Recht.

<sup>2</sup> Das BAV bezeichnet im Einvernehmen mit dem Staatssekretariat für Wirtschaft die technischen Normen, welche geeignet sind, die grundlegenden Anforderungen und die technischen Ausführungsbestimmungen zu konkretisieren. Soweit möglich, bezeichnet es international harmonisierte Normen.

<sup>130</sup> Siehe auch die UeB Änd. 16.3. 2012 am Schluss dieses Textes.

<sup>3</sup> Das BAV entscheidet, welche Bestimmungen in Ergänzung der technischen Ausführungsbestimmungen zur Anwendung kommen sowie über Ausnahmen von ihrer Anwendung; es berücksichtigt dabei das internationale Recht.

<sup>4</sup> Der Bundesrat kann mit ausländischen Staaten oder internationalen Einrichtungen Vereinbarungen über die Zusammenarbeit bei der Erarbeitung und Anwendung internationaler Vorschriften und Normen abschliessen.

**Art. 23g** Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

<sup>1</sup> Werden Teilsysteme oder Interoperabilitätskomponenten entsprechend den technischen Ausführungsbestimmungen und technischen Normen erstellt oder hergestellt, so wird vermutet, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden.

<sup>2</sup> Wer Teilsysteme in Betrieb nehmen will oder Interoperabilitätskomponenten in Verkehr bringt, die den technischen Ausführungsbestimmungen oder technischen Normen nicht entsprechen, muss nachweisen können, dass die grundlegenden Anforderungen auf andere Weise erfüllt werden.

**Art. 23h** Inverkehrbringen

Teilsysteme und Interoperabilitätskomponenten dürfen in Verkehr gebracht werden, wenn sie die grundlegenden Anforderungen erfüllen.

**Art. 23i** Marktüberwachung

<sup>1</sup> Das BAV überwacht risikoorientiert, ob in Verkehr gebrachte Teilsysteme und Interoperabilitätskomponenten die grundlegenden Anforderungen erfüllen.

<sup>2</sup> Zu diesem Zweck können seine Kontrollorgane:

- a. die erforderlichen Nachweise und Informationen verlangen;
- b. Muster erheben;
- c. Prüfungen vornehmen oder veranlassen;
- d. während der üblichen Arbeitszeit die Geschäftsräume auskunftspflichtiger Personen betreten und besichtigen;
- e. verlangen, dass Unterlagen oder Auskünfte in einer der Amtssprachen abgefasst werden.

<sup>3</sup> Das BAV kann von der Zollverwaltung für eine festgesetzte Dauer Meldungen über die Einfuhr genau bezeichneter Interoperabilitätskomponenten verlangen.

<sup>4</sup> Die übrigen Befugnisse des BAV richten sich nach Artikel 10 Absätze 2–6 des Bundesgesetzes vom 12. Juni 2009<sup>131</sup> über die Produktesicherheit.

**Art. 23j** Konformitätsbewertung

<sup>1</sup> Der Nachweis, dass ein Teilsystem oder eine Interoperabilitätskomponente den grundlegenden Anforderungen und den technischen Ausführungsbestimmungen entspricht, ist durch die Konformitätsbescheinigung einer Konformitätsbewertungsstelle zu leisten.

<sup>2</sup> Konformitätsbewertungsstellen müssen:

- a. in der Schweiz akkreditiert sein und über eine Haftpflichtversicherung verfügen; oder
- b. von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union benannt worden sein.

<sup>3</sup> Konformitätsbescheinigungen von ausländischen Konformitätsbewertungsstellen werden anerkannt, wenn ein völkerrechtlicher Vertrag dies vorsieht.

**Art. 23k** Konformitätsbewertungsstelle des Bundes

Der Bundesrat kann eine vom BAV unabhängige Konformitätsbewertungsstelle errichten. Sie muss in der Schweiz akkreditiert sein.

**Art. 23l** Datenbearbeitung

Das BAV ist befugt, die für die Interoperabilität erforderlichen Daten bei den Eisenbahnunternehmen zu erheben, diese Daten zu bearbeiten und sie zu veröffentlichen.

**8. Abschnitt:****Kreuzungen zwischen öffentlichen Strassen und Bahnen<sup>132</sup>****Art. 24** Genehmigung<sup>133</sup>

<sup>1</sup> Neue Kreuzungen sowie die Änderung oder Verlegung bestehender Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und öffentlichen oder privaten Strassen und Wegen bedürfen der Genehmigung des BAV. Die Artikel 18–18i und 18m sind anwendbar.<sup>134</sup>

<sup>2</sup> Kreuzungen mit öffentlichen, dem Gemeingebrauch gewidmeten Strassen sind zu genehmigen, wenn während und nach ihrer Erstellung durch die nötigen Sicherheitsvorkehrungen und -einrichtungen der unbehinderte Betrieb der Eisenbahn gewährleistet bleibt und ein geplanter Ausbau der Eisenbahnanlagen nicht beeinträchtigt wird.

<sup>132</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>133</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>134</sup> Fassung des zweiten Satzes gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS 1999 3071; BBl 1998 2591).

<sup>3</sup> Neue Kreuzungen mit öffentlichen Strassen sind in der Regel als Über- oder Unterführung zu erstellen. Auf Antrag der beteiligten Behörden hat das BAV im Plangenehmigungsverfahren Sachverständige des Strassenbaues und -verkehrs anzuhören.

**Art. 25** Kosten<sup>135</sup>

<sup>1</sup> Muss ein neues, dem öffentlichen Verkehr dienendes Bahngeleise eine öffentliche Strasse oder eine neue öffentliche Strasse die Eisenbahn kreuzen, so trägt der Eigentümer des neuen Verkehrsweges die Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle.

<sup>2</sup> Die Benützung von Grund und Boden der Strasse oder der Eisenbahn an der Kreuzungsstelle ist unentgeltlich.

**Art. 26** Änderung bestehender Kreuzungen<sup>136</sup>

<sup>1</sup> Muss ein Niveauübergang durch eine Über- oder Unterführung ersetzt oder infolge Verlegung der Strasse aufgehoben werden, so trägt die Kosten aller Änderungen an der Bahn- und Strassenanlage:

- a. das Eisenbahnunternehmen, wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs bedingt ist;
- b. der Strasseneigentümer, wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Strassenverkehrs bedingt ist.<sup>137</sup>

<sup>2</sup> Bei allen andern Änderungen einer Kreuzung einschliesslich der Anpassung und Verbesserung von Sicherheitseinrichtungen haben Eisenbahnunternehmen und Strasseneigentümer die Kosten aller Änderungen der Bahn- und Strassenanlage in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt.

<sup>3</sup> Artikel 25 Absatz 2 findet Anwendung.

**Art. 27** Vorteilsanrechnung

<sup>1</sup> In allen Fällen hat jede Partei in dem Umfange an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen.

<sup>2</sup> Stellt eine Partei im Interesse der dauernden Verbesserung oder des künftigen Ausbaues ihrer eigenen Anlage besondere Begehren, so hat sie die daraus an der Kreuzungsstelle entstehenden Mehrkosten allein zu tragen.

<sup>135</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>136</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>137</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

**Art. 28** Neue private Strassen<sup>138</sup>

Artikel 25 findet entsprechende Anwendung auf die Kreuzung einer Eisenbahn durch eine neue private Strasse. Das Eisenbahnunternehmen kann für die Kosten Vorauszahlung oder Sicherheitsleistung und für die Benützung von Grund und Boden der Eisenbahn eine angemessene Vergütung verlangen.

**Art. 29** Gemeinsame Bestimmung

Die Artikel 25–28 finden sinngemäss Anwendung auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle mit Einschluss der Bedienung der dazu bestimmten Anlagen.

**Art. 30** Kreuzungen zwischen Eisenbahnlinien

Die Artikel 24–27 und 29 finden entsprechende Anwendung auf Kreuzungen zwischen Eisenbahnlinien.

**Art. 31** Kreuzungen mit andern Anlagen

<sup>1</sup> Artikel 24 findet sinngemässe Anwendung auf Kreuzungen zwischen der Eisenbahn und öffentlichen oder privaten Gewässern, Transmissionen, Transportseilanlagen, Leitungen und ähnliche Anlagen.

<sup>2</sup> Die durch Erstellung einer neuen Kreuzung oder Änderung einer bestehenden Kreuzung entstehenden Kosten für Bau, Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen im Interesse der Verhütung von Schäden an der Kreuzungsstelle gehen zu Lasten des jeweiligen Bauherrn. Für die Benützung des Eigentums der Eisenbahn durch private Anlagen kann das Eisenbahnunternehmen eine angemessene Vergütung verlangen. Auf Kreuzungen mit öffentlichen Anlagen finden die Artikel 25 Absatz 2 und 26 Absatz 3 sinngemäss Anwendung.

<sup>3</sup> Vorbehalten bleiben die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über das Zusammentreffen elektrischer Anlagen.

**Art. 32** Abweichende Kostenregelung

Die Artikel 25–31 finden insoweit keine Anwendung, als zwischen den Beteiligten abweichende Vereinbarungen über die Kosten bestehen oder getroffen werden.

<sup>138</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

**8a. Abschnitt:**<sup>139</sup> **Vorhaltekosten der Wehrdienste****Art. 32a**

<sup>1</sup> Die Infrastrukturbetreiberinnen beteiligen sich an den Vorhaltekosten der Wehrdienste in dem Masse, in dem die Wehrdienste Leistungen für den Einsatz auf Eisenbahnanlagen erbringen.

<sup>2</sup> Sie schliessen mit den betroffenen Kantonen Vereinbarungen über die Leistungserbringung und Kostentragung.

<sup>3</sup> Das UVEK legt insbesondere fest, welche Leistungen die Vorbereitung der Wehrdienste auf Einsätze umfassen kann und wie die Vorhaltekosten zu berechnen sind.

**9. Abschnitt: Zusammenarbeit zwischen den Bahnen**<sup>140</sup>**Art. 33**<sup>141</sup> Knotenbahnhöfe

<sup>1</sup> Treffen Infrastrukturen gleicher Spurweite und gleicher technischer Normalien verschiedener Eisenbahnunternehmen aufeinander, so vereinbaren diese, wer den Knoten erstellt und betreibt.

<sup>2</sup> Die Eigentums- und Betriebsgrenze zwischen den Infrastrukturen der zwei Unternehmen liegt in der Regel ausserhalb des eigentlichen Knotens. Die beteiligten Unternehmen legen sie so fest, dass eine eindeutige Abgrenzung der Verantwortlichkeit möglich ist.

<sup>3</sup> Beim Bau und Betrieb des Knotens darf der Verkehr von und nach der fremden Infrastruktur nicht schlechter gestellt werden als der Verkehr von und nach der eigenen Infrastruktur.

<sup>4</sup> Die Unternehmen regeln die gegenseitige Leistungserbringung beim Betrieb des Knotens und anschliessender Strecken schriftlich in einer Vereinbarung.

**Art. 34**<sup>142</sup> Technischer und betrieblicher Anschluss

<sup>1</sup> Jedes Eisenbahnunternehmen ist gehalten, den technischen und den betrieblichen Anschluss einer anderen Eisenbahn so zu gewähren, dass:

- a. die Reisenden ungehindert von den Zügen der einen Bahnlinie auf die Züge einer andern umsteigen können;

<sup>139</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>140</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>141</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>142</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

- b. Rollmaterial gleicher Spurweite ungehindert von einer Bahnstrecke zu einer andern wechseln kann;
- c. bei unterschiedlicher Spurweite Anschlüsse zu Umladeanlagen oder Rollbockgruben gewährt werden.

<sup>2</sup> Die Unternehmen regeln die gemeinsame Benützung von Bauten, Anlagen und Einrichtungen und die gegenseitige Leistungserbringung, soweit diese nicht Gegenstand des Netzzugangs sind, schriftlich in einer Vereinbarung.

**Art. 35**<sup>143</sup> Anschluss anderer öffentlicher Transportunternehmen

Artikel 34 Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 gilt sinngemäss für den Anschluss zwischen Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportunternehmen.

**Art. 36**<sup>144</sup> Wahrnehmung übergeordneter Aufgaben

<sup>1</sup> Übernimmt ein Unternehmen übergeordnete Aufgaben des Infrastrukturbetriebs oder der Infrastrukturentwicklung, so regelt es mit allen betroffenen Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben, schriftlich die Aufgaben, die Mitsprache und die Kostenteilung. Können sich die Unternehmen nicht einigen, so entscheidet das BAV.

<sup>2</sup> Ist bei Entwicklungsarbeiten einschliesslich der Festlegung von Standards der Einbezug von Eisenbahnverkehrsunternehmen erforderlich, so sind alle betroffenen Unternehmen diskriminierungsfrei einzubeziehen.

**Art. 37**<sup>145</sup>

## 10. Abschnitt: Betriebsunterbruch<sup>146</sup>

**Art. 38**<sup>147</sup> ...<sup>148</sup>

<sup>1</sup> Das Unternehmen, welches einen Betriebsunterbruch verursacht oder feststellt, ist verpflichtet, alle anderen betroffenen Unternehmen unverzüglich zu orientieren und sich mit ihnen über die zu treffenden Massnahmen zu verständigen. Der regelmässi-

<sup>143</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>144</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>145</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 20. März 1998, mit Wirkung seit 1. Jan. 1999 (AS **1998** 2835; BBl **1997** I 909).

<sup>146</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>147</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS **1998** 2835; BBl **1997** I 909).

<sup>148</sup> Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).



ge Personentransport ist durch Umleitungen oder Einsatz anderer Verkehrsmittel aufrecht zu erhalten, soweit dies nicht durch höhere Gewalt verhindert wird.

<sup>1</sup>bis Der Entzug bereits zugeteilter Trassen begründet keinen Anspruch auf Schadenersatz, sofern er im Zusammenhang mit einer unvorhersehbaren Sperrung einer Strecke erfolgt und der bestmöglichen Auslastung der vorhandenen Kapazität dient.<sup>149</sup>

<sup>2</sup> Eisenbahnen, die ausschliesslich oder vorwiegend der Beförderung von Personen im Ortsverkehr dienen oder die nach der Konzession ihren Betrieb nicht ganzjährig zu führen haben, brauchen keine Ersatzbeförderung einzurichten. Dasselbe gilt während der Einstellung des Betriebes zwecks Durchführung der vorgeschriebenen Revisionsarbeiten an den Anlagen.

## 11. Abschnitt: Nebenbetriebe<sup>150</sup>

### Art. 39<sup>151</sup>

<sup>1</sup> Das Eisenbahnunternehmen, das die Infrastruktur betreibt, ist befugt, auf dem Bahnhofgebiet Nebenbetriebe zu kommerziellen Zwecken einzurichten, soweit diese auf die Bedürfnisse der Bahnkundschaft ausgerichtet sind.

<sup>2</sup> Das Eisenbahnunternehmen, das den Verkehr durchführt, ist befugt, in den Zügen Nebenbetriebe zu kommerziellen Zwecken einzurichten.

<sup>3</sup> Auf die von den Eisenbahnunternehmen als Nebenbetriebe definierten Betriebe finden die Vorschriften von Kantonen und Gemeinden über die Öffnungs- und Schliessungszeiten keine Anwendung. Hingegen unterstehen diese Betriebe den übrigen Vorschriften über die Gewerbe-, Gesundheits- und Wirtschaftspolizei sowie den von den zuständigen Behörden für verbindlich erklärten Regelungen über das Arbeitsverhältnis.

<sup>4</sup> Streitigkeiten zwischen Mietern von Räumen für Nebenbetriebe und den Eisenbahnunternehmen beurteilt das Zivilgericht.<sup>152</sup>

<sup>149</sup> Eingefügt durch Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, in Kraft seit 1. Juli 2016 (AS 2016 1845; BBl 2014 3827).

<sup>150</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>151</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>152</sup> Eingefügt durch Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 3205; BBl 2013 7185).

## 12. Abschnitt: Zuständigkeit des BAV bei Streitigkeiten<sup>153</sup>

### Art. 40<sup>154</sup> ...<sup>155</sup>

<sup>1</sup> Das BAV entscheidet nach Anhörung der Beteiligten über Streitigkeiten betreffend:<sup>156</sup>

- a.<sup>157</sup> die Bedürfnisse des Eisenbahnbaues und -betriebes (Art. 18 und 18*m*);
- b.<sup>158</sup> die zur Sicherheit des Baues und Betriebes der Eisenbahn sowie zum Schutz von Personen und Sachen zu treffenden Massnahmen (Art. 19 Abs. 1, 21 Abs. 1, 24, 30, 31 Abs. 1 und 32*a*);
- c. die Erstellung und den Betrieb elektrischer und radioelektrischer Signal- und Fernmeldeanlagen (Art. 22);
- d.<sup>159</sup> die Verweigerung oder Erschwerung des Anschlusses (Art. 33–35);
- e. das Bedürfnis zur Einrichtung von Nebenbetrieben und deren Öffnungs- und Schliessungszeiten (Art. 39).

<sup>2</sup> Es entscheidet auch über die aus den Bestimmungen dieses Kapitels erwachsenden Streitigkeiten über Kosten und deren Verteilung sowie über Vergütungen (Art. 19 Abs. 2, 21 Abs. 2 und 25–35).<sup>160</sup>

<sup>153</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681). Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

<sup>154</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 20. März 1998, in Kraft seit 1. Jan. 1999 (AS **1998** 2835; BBl **1997** 1 909).

<sup>155</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

<sup>156</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>157</sup> Fassung gemäss Ziff. I 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, in Kraft seit 1. Jan. 2000 (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591).

<sup>158</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

<sup>159</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>160</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

## 12a. Abschnitt: Schiedskommission<sup>161</sup>

### Art. 40a<sup>162</sup> Organisation

<sup>1</sup> Der Bundesrat errichtet eine aus fünf bis sieben Mitgliedern bestehende Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE); er bezeichnet das Präsidium und das Vizepräsidium. Die Mitglieder müssen unabhängige Sachverständige sein. Sie dürfen nicht Angestellte von Eisenbahnunternehmen sein oder deren Organen angehören.

<sup>2</sup> Die SKE untersteht in ihren Entscheiden keinen Weisungen des Bundesrates und des UVEK. Sie ist von den Verwaltungsbehörden unabhängig. Sie verfügt über ein eigenes Sekretariat.

<sup>3</sup> Sie erlässt ein Reglement über ihre Organisation und Geschäftsführung, das der Genehmigung des Bundesrates bedarf.

### Art. 40a<sup>bis</sup> 163 Aufgaben

<sup>1</sup> Die SKE entscheidet über Streitigkeiten betreffend:

- a. die Gewährung des Netzzugangs;
- b. die Netzzugangsvereinbarungen;
- c. die Berechnung des Entgelts für die Benützung der Infrastruktur;
- d. den Zugang zu Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und Anschlussgleisen, die vom Bund mitfinanziert wurden.<sup>164</sup>

<sup>2</sup> Sie kann von Amtes wegen Untersuchungen einleiten, wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang verhindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird.

<sup>3</sup> Sie entscheidet mit Verfügung über die zu treffenden Massnahmen.

<sup>4</sup> Infrastrukturbetreiberinnen und Unternehmen mit Netzzugang sowie am Netzzugang beteiligte Dritte müssen der SKE alle für deren Abklärungen erforderlichen Auskünfte erteilen und die notwendigen Unterlagen vorlegen. Das Recht zur Verweigerung der Auskunft richtet sich nach Artikel 16 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>165</sup>.

<sup>161</sup> Eingefügt durch Ziff. 1 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>162</sup> Eingefügt durch Ziff. 1 des BG vom 20. März 1998 (AS 1998 2835; BBl 1997 I 909). Fassung gemäss Ziff. 1 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>163</sup> Eingefügt durch Ziff. 1 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>164</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, in Kraft seit 1. Juli 2016 (AS 2016 1845; BBl 2014 3827).

<sup>165</sup> SR 172.021

<sup>5</sup> Hat die SKE grundsätzliche Fragen zu beurteilen, die das Kartellgesetz vom 6. Oktober 1995<sup>166</sup> berühren, so hört sie die Wettbewerbskommission an. Sie führt deren Stellungnahme in ihrem Entscheid an.<sup>167</sup>

#### **Art. 40<sup>ter</sup>168** Grundzüge des Klageverfahrens

<sup>1</sup> Für das Klageverfahren vor der SKE gelten die Artikel 7–43 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>169</sup> (VwVG) sowie die in einem erstinstanzlichen Klageverfahren sinngemäss anwendbaren Bestimmungen des VwVG über das Beschwerdeverfahren, insbesondere die Artikel 52, 56, 57, 60 und 63–71 VwVG.

<sup>2</sup> Nebenintervention, Klagehäufung, Streitgenossenschaft und Widerklage sind zulässig. In diesen Fällen gelten die Artikel 15, 24, 26 und 31 des Bundesgesetzes vom 4. Dezember 1947<sup>170</sup> über den Bundeszivilprozess sinngemäss.

<sup>3</sup> Rechtsschriften und Beilagen sind in je einem Exemplar für die SKE und für jede Gegenpartei einzureichen.

#### **Art. 40<sup>quater</sup>171** Einleitung des Klageverfahrens

<sup>1</sup> Die Präsidentin oder der Präsident leitet das Klageverfahren durch die schriftliche Bestätigung des Empfangs der Klage ein.

<sup>2</sup> Erachtet sie oder er die Klage nicht im Voraus als unzulässig, so wird die Gegenpartei zur Vernehmung aufgefordert.

#### **Art. 40<sup>quinquies</sup>172** Besetzung für den Entscheid

<sup>1</sup> Die SKE entscheidet in der Besetzung der gesamten Kommission. Über Rechtsfragen von untergeordneter Bedeutung entscheidet sie in der Besetzung mit der Präsidentin oder dem Präsidenten und zwei weiteren Mitgliedern.

<sup>2</sup> Die Präsidentin oder der Präsident befindet nach Abschluss des Instruktionsverfahrens, ob drei Mitglieder oder die gesamte Kommission über die Klage entscheiden, und bezeichnet die Mitglieder, die am Entscheid mitwirken.

<sup>166</sup> SR 251

<sup>167</sup> Eingefügt durch Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, in Kraft seit 1. Juli 2016 (AS 2016 1845; BBl 2014 3827).

<sup>168</sup> Eingefügt durch Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, in Kraft seit 1. Juli 2016 (AS 2016 1845; BBl 2014 3827).

<sup>169</sup> SR 172.021

<sup>170</sup> SR 273

<sup>171</sup> Eingefügt durch Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, in Kraft seit 1. Juli 2016 (AS 2016 1845; BBl 2014 3827).

<sup>172</sup> Eingefügt durch Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, in Kraft seit 1. Juli 2016 (AS 2016 1845; BBl 2014 3827).

**Art. 40a**<sup>sexies173</sup> Datenbearbeitung

Die SKE ist befugt, im Rahmen der Marktüberwachung die notwendigen Daten bei den Eisenbahnunternehmen zu erheben und auf andere Weise zu bearbeiten. Die Eisenbahnunternehmen müssen die erforderlichen Angaben einreichen.

**13. Abschnitt:**<sup>174</sup> **Haftung**<sup>175</sup>**Art. 40b** Grundsätze

<sup>1</sup> Der Inhaber eines Eisenbahnunternehmens haftet für den Schaden, wenn die charakteristischen Risiken, die mit dem Betrieb der Eisenbahn verbunden sind, dazu führen, dass ein Mensch getötet oder verletzt wird oder ein Sachschaden entsteht.

<sup>2</sup> Er haftet für Schäden:

- a.<sup>176</sup> an Sachen in der Obhut der reisenden Person ausschliesslich nach dem Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009<sup>177</sup>;
- b.<sup>178</sup> an beförderten Sachen ausschliesslich nach dem Obligationenrecht<sup>179</sup> und den massgeblichen internationalen Vereinbarungen.

<sup>3</sup> Soweit die Haftung nach Absatz 2 nicht im Personenbeförderungsgesetz oder im Gütertransportgesetz vom 25. September 2015<sup>180</sup> geregelt ist, gelten ausschliesslich die vertragsrechtlichen Bestimmungen des Obligationenrechts.<sup>181</sup>

**Art. 40c** Entlastung

<sup>1</sup> Der Inhaber wird von der Haftpflicht entlastet, wenn ein Sachverhalt, der ihm nicht zugerechnet werden kann, so sehr zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, dass er als dessen Hauptursache anzusehen ist.

<sup>2</sup> Derartige Sachverhalte sind insbesondere:

- a. höhere Gewalt; oder
- b. grobes Verschulden der geschädigten oder einer dritten Person.

<sup>173</sup> Eingefügt durch Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, in Kraft seit 1. Juli 2016 (AS **2016** 1845; BBl **2014** 3827).

<sup>174</sup> Fassung gemäss Ziff. I 1 des BG vom 19. Dez. 2008 (Änderungen des Transportrechts), in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5973; BBl **2007** 4377).

<sup>175</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>176</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>177</sup> SR **745.1**

<sup>178</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, in Kraft seit 1. Juli 2016 (AS **2016** 1845; BBl **2014** 3827).

<sup>179</sup> SR **220**

<sup>180</sup> SR **742.41**

<sup>181</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, in Kraft seit 1. Juli 2016 (AS **2016** 1845; BBl **2014** 3827).

**Art. 40d** Benützung der Infrastruktur

<sup>1</sup> Der Inhaber eines Eisenbahnunternehmens, das die Infrastruktur eines anderen Eisenbahnunternehmens benützt, haftet den Geschädigten.

<sup>2</sup> Er kann Rückgriff auf den Inhaber des Unternehmens nehmen, das die Infrastruktur betreibt, wenn diese die Entstehung des Schadens mitverursacht hat.

<sup>3</sup> Ist das schädigende Eisenbahnunternehmen nicht bestimmbar, so haftet der Inhaber des Unternehmens, das die Infrastruktur betreibt.

**Art. 40e** Vereinbarungen

<sup>1</sup> Vereinbarungen, welche die Haftpflicht nach diesem Gesetz wegbedingen oder beschränken, sind nichtig.

<sup>2</sup> Vereinbarungen, die offensichtlich unzulängliche Entschädigungen festsetzen, sind innert eines Jahres nach ihrem Abschluss anfechtbar.

**Art. 40f** Anwendbarkeit des Obligationenrechts

Soweit dieses Gesetz nichts anderes vorsieht, richtet sich die Haftung nach den Bestimmungen des Obligationenrechts<sup>182</sup> über die unerlaubten Handlungen.

**5. Kapitel: Besondere Leistungen für öffentliche Verwaltungen**<sup>183</sup>**Art. 41** Grundsatz

Besondere Leistungen der Eisenbahnunternehmen für Bund, Kantone, Gemeinden und andere öffentliche Körperschaften und deren Anstalten und Betriebe sind, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt oder die Beteiligten nichts Abweichendes vereinbaren, nach den im kaufmännischen Verkehr geltenden Grundsätzen zu vergüten.

**Art. 42** Landesverteidigung<sup>184</sup>

<sup>1</sup> Auf Anordnung des Bundesrates sind Eisenbahnanlagen und Einrichtungen sowie Fahrzeuge und deren Bestand entsprechend den Bedürfnissen der militärischen und wirtschaftlichen Landesverteidigung zu erstellen, zu ergänzen und bereitzuhalten. Artikel 18 findet Anwendung.

<sup>2</sup> Der Bund trägt die dadurch bedingten Kosten.<sup>185</sup>

<sup>182</sup> SR 220

<sup>183</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>184</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>185</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

**Art. 43** Militärtransporte

<sup>1</sup> Die Eisenbahnunternehmen sind entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit verpflichtet, die von den zuständigen militärischen Stellen angeordneten Transporte für die Armee und die Militärverwaltung auszuführen. Vorbehalten bleiben die vom Bundesrat verfügbaren Ausnahmen und Einschränkungen.

2 ...<sup>186</sup>

<sup>3</sup> Müssen bei Militärtransporten ausserordentliche Sicherheitsmassnahmen getroffen werden, so gehen deren Kosten zu Lasten des Bundes.

**Art. 44** Haftung des Bundes

<sup>1</sup> Der Bund haftet den Eisenbahnunternehmen für die ihnen aus Militärtransporten erwachsenden Schäden, wenn weder das Unternehmen noch sein Personal ein Verschulden trifft.

<sup>2</sup> Der Bund haftet den Eisenbahnunternehmen nach den Grundsätzen des Zivilrechts für die ihnen aus Erstellung, Bestand und Bedienung militärischer Werke und Einrichtungen an und in der Nähe von Eisenbahnanlagen erwachsenden Schäden.

**Art. 45**<sup>187</sup>**Art. 46**<sup>188</sup>**Art. 47** Öffentliches Gesundheitswesen

Die Bundesgesetzgebung über den Schutz der Gesundheit von Menschen und Tieren, die Schädlingsbekämpfung und den Verkehr mit Waren bestimmt die zu ihrem Vollzug notwendigen Leistungen der Eisenbahnunternehmen. Die Eisenbahnunternehmen haben dafür Anspruch auf angemessene Vergütung.

**Art. 48**<sup>189</sup> Streitigkeiten

<sup>1</sup> Streitigkeiten aus diesem Abschnitt entscheidet das BAV.

<sup>2</sup> Gegen die Verfügung des BAV kann nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege Beschwerde geführt werden.

<sup>186</sup> Aufgehoben durch Art. 53 Ziff. 4 des BG vom 4. Okt. 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr, mit Wirkung seit 1. Jan. 1987 (AS **1986** 1974; BBl **1983** II 167).

<sup>187</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 20. März 1998, mit Wirkung seit 1. Jan. 1999 (AS **1998** 2835; BBl **1997** I 909).

<sup>188</sup> Aufgehoben durch Anhang Ziff. 15 des Zollgesetzes vom 18. März 2005, mit Wirkung seit 1. Mai 2007 (AS **2007** 1411; BBl **2004** 567).

<sup>189</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 75 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005, in Kraft seit 1. Jan. 2007 (AS **2006** 2197; BBl **2001** 4202).

**5a. Kapitel:**<sup>190</sup> **Ausbau der Infrastruktur****Art. 48a** Ziele

Der Ausbau der Infrastruktur hat folgende Ziele:

- a. Personenverkehr:
  1. Verbesserung der Verbindungen mit europäischen Metropolitanräumen,
  2. Verbesserung der Verbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen und innerhalb derselben,
  3. Verbesserung der Verbindungen im schweizerischen Städtetz und mit den Zentren der Metropolitanräume,
  4. Ausbau des Regional- und des Agglomerationsverkehrs,
  5. Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen;
- b. Güterverkehr:
  1. Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs,
  2. Verbesserungen für den Binnen-, Import- und Exportverkehr,
  3. Verbesserung der Trassenverfügbarkeit.

**Art. 48b** Strategisches Entwicklungsprogramm

<sup>1</sup> Die Infrastruktur wird im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms schrittweise ausgebaut.

<sup>2</sup> Das strategische Entwicklungsprogramm wird vom Bund unter Einbezug der Kantone der jeweiligen Planungsregionen und der betroffenen Eisenbahnunternehmen periodisch nachgeführt.

<sup>3</sup> Der Bundesrat legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht zum Stand des Ausbaus, zu notwendigen Anpassungen des strategischen Entwicklungsprogramms und zum nächsten geplanten Ausbauschritt vor.

**Art. 48c** Ausbauschritte

<sup>1</sup> Die Erlasse zu den einzelnen Ausbauschritten ergehen in der Form des Bundesbeschlusses. Die Bundesbeschlüsse unterstehen dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Den in den Ausbauschritten vorgesehenen Massnahmen liegen ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde.

<sup>3</sup> Der Bundesrat zeigt in den Botschaften zu den Ausbauschritten insbesondere die Folgekosten für das gesamte Eisenbahnsystem auf.

<sup>4</sup> Jeder Ausbauschritt bezweckt auch die Sicherstellung der Qualität des Angebots im bestehenden Fernverkehrsnetz und sieht die dafür erforderlichen Kredite vor.

<sup>190</sup> Eingefügt durch Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 651; BBl 2012 1577).



**Art. 48d** Planung der Ausbauschritte

<sup>1</sup> Das BAV leitet und koordiniert als Prozessführer die für die Ausbauschritte notwendigen Planungen. Es berücksichtigt die regionalen Planungen der Kantone und bezieht die betroffenen Eisenbahnunternehmen mit ein.

<sup>2</sup> Die Kantone sind verantwortlich für die regionale Angebotsplanung. Sie organisieren sich in geeigneten Planungsregionen. Die betroffenen Eisenbahnunternehmen werden in geeigneter Weise einbezogen.

**Art. 48e** Projektierung und Ausführung der Massnahmen

<sup>1</sup> Die Eisenbahnunternehmen oder die mit der Realisierung der Massnahmen betrauten Dritten (Erstellergesellschaften) projektieren die Massnahmen für den Ausbau der Infrastruktur, koordinieren sie mit den Bedürfnissen des Substanzerhalts und führen sie aus.

<sup>2</sup> Dabei berücksichtigen sie nach dem Grundsatz einer betriebs- und volkswirtschaftlichen Optimierung laufend den bahntechnologischen Fortschritt, organisatorische Verbesserungen sowie die Entwicklung im Personen- und Güterverkehr.

**Art. 48f** Umsetzungsvereinbarungen

<sup>1</sup> Der Bund schliesst mit den Eisenbahnunternehmen oderstellergesellschaften Umsetzungsvereinbarungen über die Ausbaumassnahmen ab. Darin werden die Massnahmen für die einzelnen Strecken und Knoten, die Leistungen, Kosten und Termine, die Gewährung der Mittel sowie die Organisation im Einzelnen festgelegt.

<sup>2</sup> Sind mit den Massnahmen zusammenhängende untergeordnete Arbeiten für den Substanzerhalt notwendig, so werden diese ebenfalls in den Umsetzungsvereinbarungen festgelegt.

<sup>3</sup> Die Vereinbarungen werden durch das UVEK abgeschlossen. Geringfügige Anpassungen, insbesondere solche technischer oder organisatorischer Natur, können vom BAV vereinbart werden.

## 6. Kapitel:<sup>191</sup> Finanzierung der Infrastruktur<sup>192</sup>

### 1. Abschnitt: Im Allgemeinen<sup>193</sup>

#### Art. 49<sup>194</sup> Grundsätze

<sup>1</sup> Der Bund trägt unter Vorbehalt von Artikel 9b die Hauptlast der Finanzierung der Infrastruktur.

<sup>2</sup> Die Kantone finanzieren die Infrastruktur mit.

<sup>3</sup> Keine Bundesleistungen nach diesem Gesetz, ausgenommen Leistungen nach Artikel 59, werden ausgerichtet für Strecken:

- a. für die Feinerschliessung;
- b. die keine ganzjährig bewohnten Ortschaften erschliessen;
- c. die keine erheblichen Güteraufkommen erschliessen.

#### Art. 50<sup>195</sup> Voraussetzungen

<sup>1</sup> Der Bund richtet Abteilungen nur an Unternehmen aus:

- a. deren Rechnungslegung den Vorschriften des 9. Kapitels genügt;
- b. deren Rechnung nach Sparten gegliedert ist und die ungedeckten Kosten jeder Sparte einzeln nachweist;
- c. die mindestens den regionalen Personenverkehr sowie die Eisenbahninfrastruktur, soweit vorhanden, je als eigene Sparte führen.

<sup>2</sup> Der Bund kann Erleichterungen gewähren für ausländische Unternehmen mit geringem Streckenanteil in der Schweiz.

#### Art. 51<sup>196</sup> Leistungsvereinbarungen

<sup>1</sup> Der Bund, vertreten durch das BAV, und die Eisenbahnunternehmen schliessen für jeweils vier Jahre Leistungsvereinbarungen ab. Darin legen sie aufgrund der verkehrspolitischen Prioritäten des Bundes und von Planrechnungen der Unternehmen die von der Sparte Infrastruktur zu erbringenden Leistungen und die dafür vorgesehenen Abteilungen und Darlehen im Voraus fest.

<sup>191</sup> Fassung gemäss Ziff. I des BG vom 24. März 1995, in Kraft seit 1. Jan. 1996 (AS 1995 3680; BBl 1994 I 497).

<sup>192</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>193</sup> Eingefügt durch Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 651; BBl 2012 1577).

<sup>194</sup> Fassung gemäss Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 651; BBl 2012 1577).

<sup>195</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>196</sup> Fassung gemäss Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 651; BBl 2012 1577).

<sup>2</sup> Sind mit dem Substanzerhalt untergeordnete Ausbaumassnahmen notwendig, so werden diese ebenfalls in der Leistungsvereinbarung festgelegt.

<sup>3</sup> Die Abgeltungen und Darlehen dienen in erster Linie dazu, die Infrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Dabei berücksichtigt werden insbesondere:

- a. eine angemessene Grunderschliessung;
- b. Anliegen der Regionalpolitik, insbesondere die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden;
- c. Anliegen der Raumordnungspolitik und der Agglomerationspolitik;
- d. Anliegen des Umweltschutzes.

#### **Art. 51a**<sup>197</sup> Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen

<sup>1</sup> Können sich das BAV und die Eisenbahnunternehmen nicht auf den Abschluss oder die Anwendung einer Leistungsvereinbarung einigen, so entscheidet das UVEK.

<sup>2</sup> Gegen die Verfügung des UVEK kann nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege Beschwerde geführt werden. Gerügt werden kann:

- a. die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens;
- b. die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes.

<sup>3</sup> Beschwerden gegen Entscheide des UVEK haben keine aufschiebende Wirkung.

#### **Art. 51b**<sup>198</sup> Finanzierungsformen für den Betrieb und den Substanzerhalt

<sup>1</sup> Die geplanten ungedeckten Kosten für den Betrieb und den Substanzerhalt, einschliesslich der Abschreibungen und der nicht aktivierbaren Investitionskosten, werden mit Abgeltungen finanziert.

<sup>2</sup> Investitionen, die die Abschreibungen und Liquiditätsreserven übersteigen, werden mit zinslosen und bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert. Übersteigen die Abschreibungen die Investitionen, so sind bestehende bedingt rückzahlbare Darlehen an den Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013<sup>199</sup> zurückzuzahlen oder mit anderen Leistungen des Fonds zu verrechnen.

<sup>3</sup> Die bedingt rückzahlbaren Darlehen des Bundes können unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse in Eigenkapital umgewandelt werden. Der Bund kann überdies auf die Rückzahlung von Darlehen verzichten, wenn auch der Kanton verzichtet oder um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

<sup>197</sup> Eingefügt durch Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 651; BBl 2012 1577).

<sup>198</sup> Eingefügt durch Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 651; BBl 2012 1577).

<sup>199</sup> SR 742.140

**Art. 52**<sup>200</sup> Wirtschaftliches Verhalten

<sup>1</sup> Die Eisenbahnunternehmen schliessen sich den Fachverbänden und Branchenorganisationen an, die geeignet sind, ihren Auftritt am Markt zu stärken.

<sup>2</sup> Der Bund kann die Eisenbahnunternehmen verpflichten, grössere Ausschreibungen gemeinsam durchzuführen.

<sup>3</sup> Verhält sich ein Eisenbahnunternehmen unwirtschaftlich, so kann der Bund nach Anhören der Kantone die von ihm im Bestellverfahren geltend gemachte Abgeltung kürzen.

**Art. 53**<sup>201</sup>**Art. 54**<sup>202</sup>**Art. 55**

*Aufgehoben*

**Art. 56**<sup>203</sup>**Art. 57**<sup>204</sup> Mitfinanzierung durch die Kantone

<sup>1</sup> Die Kantone leisten eine Einlage von 500 Mio. Franken pro Jahr an den Bahninfrastrukturfonds zur Finanzierung der Infrastrukturkosten.

<sup>2</sup> Der Beteiligungsschlüssel pro Kanton richtet sich nach den bestellten Personen- und Zugkilometern im Regionalverkehr gemäss dem interkantonalen Verteiler.

<sup>3</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten unter Anhörung der Kantone in einer Verordnung.

<sup>200</sup> Fassung gemäss Ziff. I 3 des BG vom 19. Juni 2015 über das Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspaket 2014, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 4747; BBl **2013** 823, **2014** 8345).

<sup>201</sup> Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>202</sup> Aufgehoben durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Juli 2013 (AS **2012** 5619, **2013** 1603; BBl **2011** 911).

<sup>203</sup> Aufgehoben durch Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, mit Wirkung seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 651; BBl **2012** 1577).

<sup>204</sup> Fassung gemäss Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 651; BBl **2012** 1577).

## 2. Abschnitt: Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur<sup>205</sup>

### Art. 58<sup>206</sup> Verpflichtungskredite

<sup>1</sup> Die Bundesversammlung bewilligt mittels Bundesbeschluss die für die Ausbauschritte nach Artikel 48c notwendigen Verpflichtungskredite.

<sup>2</sup> Kommt es bei einzelnen Massnahmen zu Verzögerungen, so können die dafür vorgesehenen, nicht ausgeschöpften Verpflichtungskredite für die Realisierung von anderen Massnahmen eingesetzt werden, deren Projektierung der entsprechende Bundesbeschluss vorsieht.

<sup>3</sup> Der Bundesrat legt die nach Absatz 2 zu realisierenden Massnahmen fest.

### Art. 58a<sup>207</sup> Finanzierungsformen für den Ausbau

<sup>1</sup> Der Bund stellt über den Bahninfrastrukturfonds die bewilligten Mittel für die Finanzierung der Massnahmen in Form von zinslosen, bedingt rückzahlbaren Darlehen und A-Fonds-perdu-Beiträgen zur Verfügung.

<sup>2</sup> Die Einzelheiten werden in den Umsetzungsvereinbarungen nach Artikel 48f geregelt.

### Art. 58b<sup>208</sup> Finanzierung zusätzlicher oder alternativer Massnahmen durch Dritte

<sup>1</sup> Die Kantone und weitere Dritte können zusätzliche oder alternative Massnahmen finanzieren, wenn deren Aufnahme in das strategische Entwicklungsprogramm möglich ist.

<sup>2</sup> Sie tragen:

- a. bei zusätzlichen Massnahmen: sämtliche Kosten;
- b. bei alternativen Massnahmen: die Kostendifferenz zwischen der vom Bund und der von ihnen vorgesehenen Massnahme.

<sup>3</sup> Die Beteiligung Dritter darf weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu einer Mehrbelastung des Bundes führen.

<sup>4</sup> Der Bund schliesst mit den Dritten und den Eisenbahnunternehmen Vereinbarungen über die Massnahmen ab. Darin werden die Leistungen, Kosten und Termine, die Gewährung der Mittel sowie die Organisation im Einzelnen festgelegt.

<sup>205</sup> Eingefügt durch Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 651; BBl 2012 1577).

<sup>206</sup> Fassung gemäss Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 651; BBl 2012 1577).

<sup>207</sup> Eingefügt durch Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 651; BBl 2012 1577).

<sup>208</sup> Eingefügt durch Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 651; BBl 2012 1577).

**Art. 58c<sup>209</sup>** Vorfinanzierung

Die Eisenbahnunternehmen können mit den betroffenen Kantonen und Dritten Vereinbarungen über die Vorfinanzierung derjenigen Massnahmen abschliessen, deren Realisierung oder Projektierung von der Bundesversammlung beschlossen worden ist. Die Vereinbarungen bedürfen der Genehmigung des BAV.

**Art. 58d<sup>210</sup>** Ausführungsvorschriften

Das UVEK erlässt Ausführungsvorschriften über das Controlling der Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine der bewilligten Massnahmen.

**Art. 58e<sup>211</sup>** Berichterstattung

Der Bundesrat erstattet der Bundesversammlung jährlich Bericht über die Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur, namentlich über:

- a. den Stand und den weiteren Ablauf der Arbeiten;
- b. die Aufwendungen aufgrund der bewilligten Verpflichtungskredite.

**7. Kapitel: Hilfe bei grossen Naturschäden<sup>212</sup>****Art. 59<sup>213</sup>**

Der Bund kann den von grossen Naturschäden betroffenen Eisenbahnunternehmen Finanzhilfen an die Kosten der Wiederherstellung oder des Ersatzes beschädigter oder zerstörter Anlagen sowie an die Kosten der Räumungsarbeiten gewähren.

**Art. 60 und 61<sup>214</sup>****Art. 61a<sup>215</sup>**

<sup>209</sup> Eingefügt durch Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 651; BBl **2012** 1577).

<sup>210</sup> Eingefügt durch Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 651; BBl **2012** 1577).

<sup>211</sup> Eingefügt durch Ziff. II 3 des BG vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 651; BBl **2012** 1577).

<sup>212</sup> Ursprünglich vor Art. 56. Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>213</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>214</sup> Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>215</sup> Ursprünglich Art. 60a. Eingefügt durch Anhang Ziff. 16 des BG vom 5. Okt. 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (AS **1991** 857; BBl **1987** I 369). Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

## 8. Kapitel:<sup>216</sup> Trennung von Verkehr und Infrastruktur

### Art. 62<sup>217</sup> Umfang der Infrastruktur

<sup>1</sup> Zur Infrastruktur gehören alle Bauten, Anlagen und Einrichtungen, die im Rahmen des Netzzugangs gemeinsam benützt werden müssen, insbesondere:

- a. der Fahrweg;
- b. die Stromversorgungsanlagen, insbesondere Unterwerke und Gleichrichter;
- c. die Sicherungsanlagen;
- d. die Publikumsanlagen;
- e. die Rangierbahnhöfe sowie Anlagen zum Annehmen und Formieren von Zügen;
- f. die öffentlichen Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladepätzen, in denen selbstständig und unabhängig Güter umgeschlagen werden können (Freiverlade);
- g. die Rangiertriebfahrzeuge in Rangierbahnhöfen;
- h. die für den Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur nach den Buchstaben a–g notwendigen Dienstgebäude und Räume.

<sup>2</sup> Zur Infrastruktur können auch Bauten, Anlagen und Einrichtungen gehören, die mit dem Betrieb der Infrastruktur verbunden sind, jedoch nicht Gegenstand des Netzzugangs sind. Dies sind insbesondere:

- a. Anlagen für den Tagesunterhalt des Rollmaterials;
- b. Kraftwerke und Übertragungsleitungen;
- c. Verkaufsanlagen;
- d. Räume für Nebenbetriebe;
- e. Diensträume für Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- f. Dienstwohnungen;
- g. Kräne und andere Umschlagsgeräte auf Freiverladen;
- h. Umschlagsanlagen für den Gütertransport einschliesslich der Kran- und Verladegleise.

<sup>3</sup> Zu den Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes, jedoch nicht zur Infrastruktur gehören:

- a. Gleisanlagen und Gebäude für den Rollmaterialunterhalt (Unterhaltsanlagen, Werkstätten);

<sup>216</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>217</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. II 3 des Gütertransportgesetzes vom 25. Sept. 2015, in Kraft seit 1. Juli 2016 (AS 2016 1845; BBl 2014 3827).

- b. Gleisanlagen und Gebäude für das längerfristige Abstellen von Rollmaterial (Abstellanlagen);
- c. Gleisanlagen auf Eisenbahnbaustellen oder als Zufahrt zu solchen Baustellen (Werkgleise).

4 Ebenfalls nicht zur Infrastruktur gehört die Erbringung von Verkehrsleistungen im Güter- und Personenverkehr.

#### **Art. 63** Betrieb der Infrastruktur

Zur Infrastruktur gehören auch Betrieb und Unterhalt der Bauten, Anlagen und Einrichtungen nach Artikel 62.

#### **Art. 64** Organisation

<sup>1</sup> Das Eisenbahnunternehmen muss den Bereich Infrastruktur organisatorisch von den übrigen Unternehmensbereichen trennen und verselbständigen. Das BAV kann Schmalspurbahnen und kleinere Unternehmen von dieser Pflicht befreien.

<sup>2</sup> Die Infrastruktur nach Artikel 62 Absatz 2 sowie die damit verbundenen Dienstleistungen können organisatorisch vom Bereich Infrastruktur getrennt sein. Ihre vollen Kosten müssen den Leistungsbezügern verrechnet werden.

#### **Art. 65** Steuerbefreiung

Die Infrastruktur nach Artikel 62 Absätze 1 und 2 ist von kantonalen und kommunalen Liegenschaftssteuern befreit.

### **9. Kapitel: Rechnungswesen<sup>218</sup>**

#### **Art. 66<sup>219</sup>** Grundsätze

<sup>1</sup> Das Rechnungswesen der Eisenbahnunternehmen richtet sich unter Vorbehalt der Bestimmungen dieses Gesetzes nach dem 7. Abschnitt des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>220</sup>.

<sup>2</sup> Das Eisenbahnunternehmen muss in der Bilanz und Anlagenrechnung den Bereich Infrastruktur von anderen Bereichen trennen.

<sup>3</sup> Es muss in der Erfolgsrechnung eine Spartenrechnung Infrastruktur führen.

<sup>218</sup> Ursprünglich vor Art. 63. Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>219</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>220</sup> SR **745.1**



**Art. 67<sup>221</sup>** Gewinnverwendung und Eigenkapitalverzinsung

Gewinnausschüttungen und die Verzinsung von Eigenkapital zulasten der Spartenrechnung Infrastruktur sind nicht zulässig. Der Gewinn ist immer vollständig der Spezialreserve für künftige Fehlbeträge der Sparte Infrastruktur zuzuweisen.

**Art. 68** und **69<sup>222</sup>****Art. 70–72<sup>223</sup>****Art. 73<sup>224</sup>****Art. 74<sup>225</sup>****10. Kapitel: Kaufrecht der Gemeinwesen<sup>226</sup>****Art. 75<sup>227</sup>** Kaufrecht im Landesinteresse

<sup>1</sup> Wenn es im Interesse des Landes geboten erscheint, kann der Bund die konzessionierte Infrastruktur jedes Eisenbahnunternehmens zum Buchwert erwerben. Darlehen, die der Bund dem Unternehmen gewährt hat, werden mit dem Kaufpreis verrechnet.

<sup>2</sup> Das Kaufrecht nach Absatz 1 steht auch den nach der Konzession dazu berechtigten Kantonen und Gemeinden zu. Haben Kantone oder Gemeinden eine Eisenbahninfrastruktur erworben, so kann der Bund verlangen, dass diese ihm zu den in diesem Gesetz genannten Bedingungen abgetreten wird.

**Art. 76–78<sup>228</sup>**

<sup>221</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>222</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 24. März 1995, mit Wirkung seit 1. Jan. 1996 (AS **1995** 3680; BBl **1994** I 497).

<sup>223</sup> Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>224</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 24. März 1995, mit Wirkung seit 1. Jan. 1996 (AS **1995** 3680; BBl **1994** I 497).

<sup>225</sup> Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>226</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>227</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>228</sup> Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

**Art. 79<sup>229</sup>** Streitigkeiten

Ist die Festsetzung des Erwerbspreises streitig, so erlässt das BAV eine Verfügung.

**11. Kapitel:<sup>230</sup> Sicherheitsrelevante Tätigkeiten im Eisenbahnbereich****Art. 80** Fähigkeitsprüfung

Der Bundesrat kann vorschreiben, dass:

- a. Personen, die im Eisenbahnbereich eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausüben, eine theoretische und praktische Fähigkeitsprüfung abzulegen haben; er kann die Abgabe eines Ausweises bei bestandener Prüfung vorsehen;
- b. Personen, die sich für eine Tätigkeit nach Buchstabe a ausbilden lassen wollen, eines vom BAV ausgestellten Lernausweises bedürfen;
- c. Personen, die eine Tätigkeit nach Buchstabe a ausüben oder sich dazu ausbilden lassen wollen, bestimmte persönliche und fachliche Anforderungen erfüllen müssen; er kann für die Ermittlung der persönlichen Anforderungen auch psychologische und medizinische Untersuchungen vorsehen.

**Art. 81** Dienstunfähigkeit

Wer wegen Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimitteleinfluss oder aus anderen Gründen nicht über die erforderliche körperliche und geistige Leistungsfähigkeit verfügt, ist dienstunfähig und darf während dieser Zeit keine sicherheitsrelevante Tätigkeit im Eisenbahnbereich ausüben.

**Art. 82** Feststellung der Dienstunfähigkeit

<sup>1</sup> Personen, die im Eisenbahnbereich eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausüben, können einer Atemalkoholprobe unterzogen werden.

<sup>2</sup> Weist die betroffene Person Anzeichen von Dienstunfähigkeit auf und sind diese nicht oder nicht allein auf Alkoholeinfluss zurückzuführen, so kann sie weiteren Voruntersuchungen, namentlich Urin-, Speichel-, Schweiß-, Haar- und Nagelproben, unterzogen werden.

<sup>3</sup> Eine Blutprobe ist anzuordnen, wenn:

- a. Anzeichen von Dienstunfähigkeit vorliegen; oder
- b. die betroffene Person sich der Durchführung der Atemalkoholprobe widersetzt oder entzieht oder den Zweck dieser Massnahme vereitelt.

<sup>229</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 15 der V vom 3. Febr. 1993 über Vorinstanzen des Bundesgerichts und des Eidgenössischen Versicherungsgerichts, in Kraft seit 1. Jan. 1994 (AS 1993 901).

<sup>230</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>4</sup> Die Blutprobe kann aus wichtigen Gründen auch gegen den Willen der der Dienstunfähigkeit verdächtigten Person abgenommen werden. Andere Beweismittel bleiben vorbehalten.

### **Art. 83** Ausweisentzug

<sup>1</sup> Befindet sich eine Person, die im Eisenbahnbereich eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausübt, in einem Zustand, der die sichere Ausübung einer solchen Tätigkeit ausschliesst, so ist ihr die Ausübung dieser Tätigkeit so lange als erforderlich zu untersagen; zudem muss ihr der Ausweis abgenommen werden.

<sup>2</sup> Abgenommene Ausweise sind sofort der erteilenden Behörde zu übermitteln; diese entscheidet unverzüglich über den Entzug. Bis zu ihrem Entscheid hat die Abnahme eines Ausweises die Wirkung des Entzuges.

### **Art. 83<sup>a231</sup>** Mitteilungen an ausländische Behörden

<sup>1</sup> Das BAV teilt der zuständigen ausländischen Behörde mit, wenn es:

- a. einer Person eines ausländischen Unternehmens, die im Eisenbahnbereich eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausübt, die Ausübung dieser Tätigkeit untersagt hat;
- b. einen in der Schweiz gültigen ausländischen Ausweis abgenommen hat;
- c. die Gültigkeit eines ausländischen Ausweises für die Schweiz aberkannt hat.

<sup>2</sup> Abgenommene Ausweise sind sofort der erteilenden ausländischen Behörde zu übermitteln.

### **Art. 84** Zuständigkeiten

Die Anordnung und Durchführung von Massnahmen nach den Artikeln 82 und 83 obliegt:

- a. den von den Eisenbahnunternehmen bezeichneten Personen oder Unternehmenseinheiten;
- b. den von den Kantonen als zuständig erklärten Behörden;
- c. dem BAV;
- d. der Transportpolizei, sofern sie von den zuständigen Organen nach den Buchstaben a–c beauftragt wird.

### **Art. 85** Ausführungsvorschriften

<sup>1</sup> Der Bundesrat:

- a. legt fest, bei welcher Blutalkoholkonzentration unabhängig von weiteren Beweisen und individueller Alkoholverträglichkeit Dienstunfähigkeit im

<sup>231</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

Sinne von Artikel 81 angenommen wird (Angetrunkenheit) und welche Blutalkoholkonzentration als qualifiziert gilt;

- b. kann für andere die Dienstfähigkeit herabsetzende Substanzen festlegen, bei welchen Konzentrationen im Blut unabhängig von weiteren Beweisen und individueller Verträglichkeit Dienstunfähigkeit im Sinne von Artikel 81 angenommen wird;
- c. erlässt Vorschriften über die Voruntersuchungen (Art. 82 Abs. 2), das Vorgehen bei der Atemalkohol- und der Blutprobe, die Auswertung dieser Proben und die zusätzliche ärztliche Untersuchung der der Dienstunfähigkeit verdächtigten Person;
- d. kann vorschreiben, dass zur Feststellung einer Sucht, welche die Dienstfähigkeit einer Person herabsetzt, die nach Artikel 82 Absätze 2 und 3 gewonnen Proben ausgewertet werden;
- e. legt die persönlichen, fachlichen und organisatorischen Anforderungen an die nach Artikel 84 Buchstabe a bezeichneten Personen und Unternehmens-einheiten fest.

<sup>2</sup> Er bezeichnet die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich.

## 12. Kapitel: Strafbestimmungen und Verwaltungsmassnahmen<sup>232</sup>

### Art. 86<sup>233</sup> Übertretungen

<sup>1</sup> Mit Busse wird bestraft, wer vorsätzlich das Bahnbetriebsgebiet ohne Erlaubnis betritt, befährt oder es auf andere Weise beeinträchtigt.

<sup>2</sup> Auf Antrag wird mit Busse bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig seine Sorgfaltspflicht (Art. 17 Abs. 4), Meldepflicht (Art. 14a Abs. 1) oder Mitwirkungspflicht (Art. 14a Abs. 2) verletzt.

<sup>3</sup> Der Bundesrat kann Widerhandlungen gegen Ausführungsbestimmungen oder Benützungsvorschriften für strafbar erklären.

### Art. 86a<sup>234</sup> Widerhandlungen gegen Bau- und Betriebsvorschriften

<sup>1</sup> Mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe wird bestraft, wer vorsätzlich:<sup>235</sup>

<sup>232</sup> Ursprünglich vor Art. 88. Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>233</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 3205; BBl 2013 7185).

<sup>234</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>235</sup> Fassung gemäss Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

- a. ein Bauvorhaben ohne die nach Artikel 18 erforderliche Plangenehmigung oder in Missachtung von aus dem Plangenehmigungsverfahren resultierenden Bedingungen, Auflagen oder Vorschriften ausführt oder ausführen lässt;
  - b.<sup>236</sup> eine Anlage oder ein Fahrzeug ohne die nach Artikel 18<sup>w</sup>, 23<sup>c</sup> oder 23<sup>d</sup> erforderliche Betriebsbewilligung oder unter Missachtung von Bedingungen, Auflagen oder Vorschriften der Betriebsbewilligung in Betrieb nimmt oder in Betrieb nehmen lässt;
  - c. einer gestützt auf dieses Gesetz erteilten Konzession zuwiderhandelt;
  - d. und e.<sup>237</sup> ...
  - f. Videosignale unter Verletzung von Artikel 16<sup>b</sup> aufzeichnet, aufbewahrt, nutzt oder bekannt gibt;
  - g.<sup>238</sup> ...
- <sup>2</sup> Wer fahrlässig handelt, wird mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen bestraft.<sup>239</sup>

**Art. 87**<sup>240</sup> Ausübung einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit  
in dienstunfähigem Zustand

<sup>1</sup> Wer in angetrunkenem Zustand im Eisenbahnbereich eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausübt, wird mit Busse bestraft. Die Strafe ist Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe, wenn eine qualifizierte Blutalkoholkonzentration vorliegt.

<sup>2</sup> Wer wegen des Einflusses von Betäubungsmitteln oder Arzneimitteln oder aus anderen Gründen dienstunfähig im Sinne von Artikel 81 ist und in diesem Zustand im Eisenbahnbereich eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausübt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.

<sup>3</sup> Die vorgesetzte Person, die vorsätzlich eine nach Absatz 1 oder 2 strafbare Handlung veranlasst oder nicht nach ihren Möglichkeiten verhindert, untersteht der gleichen Strafandrohung.

**Art. 87a**<sup>241</sup> Vereitelung von Massnahmen zur Feststellung der Dienstunfähigkeit

<sup>1</sup> Wer im Eisenbahnbereich eine sicherheitsrelevante Tätigkeit ausübt und sich vorsätzlich einer Blutprobe, einer Atemalkoholprobe oder einer anderen vom Bundesrat

<sup>236</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 3205; BBl 2013 7185).

<sup>237</sup> Aufgehoben durch Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, mit Wirkung seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 3205; BBl 2013 7185).

<sup>238</sup> Eingefügt durch Anhang des BG vom 1. Okt. 2010 (AS 2011 1119; BBl 2009 4915). Aufgehoben durch Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, mit Wirkung seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 3205; BBl 2013 7185).

<sup>239</sup> Eingefügt durch Ziff. 1 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 (AS 2012 5619; BBl 2011 911). Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 3205; BBl 2013 7185).

<sup>240</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>241</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

geregelten Voruntersuchung, die angeordnet wurde oder mit deren Anordnung gerechnet werden musste, oder einer zusätzlichen ärztlichen Untersuchung widersetzt oder entzogen oder den Zweck dieser Massnahmen vereitelt hat, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.

<sup>2</sup> Die vorgesetzte Person, die vorsätzlich eine nach Absatz 1 strafbare Handlung veranlasst oder nicht nach ihren Möglichkeiten verhindert, untersteht der gleichen Strafandrohung.

**Art. 87b<sup>242</sup>**      Ausübung einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit  
ohne Zulassung

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

<sup>2</sup> Wer fahrlässig handelt, wird mit Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen bestraft.

<sup>3</sup> Die vorgesetzte Person, die vorsätzlich eine nach Absatz 1 strafbare Handlung veranlasst oder nicht nach ihren Möglichkeiten verhindert, untersteht der gleichen Strafandrohung.

**Art. 88<sup>243</sup>**      Verfolgung von Amtes wegen

Nach dem Strafgesetzbuch<sup>244</sup> strafbare Handlungen werden von Amtes wegen verfolgt, wenn sie gegen Angestellte von Eisenbahnunternehmen mit einer Konzession nach Artikel 5 während deren Dienstausbübung begangen werden.

**Art. 88a<sup>245</sup>**      Zuständigkeit

<sup>1</sup> Die Verfolgung und Beurteilung von Verstössen gegen Bestimmungen dieses Kapitels ist Sache der Kantone.

<sup>2</sup> ...<sup>246</sup>

**Art. 89<sup>247</sup>**      Verwaltungsmassnahmen

<sup>1</sup> Das BAV kann Bewilligungen, Erlaubnisse und Ausweise zeitweilig oder dauernd entziehen oder deren Geltungsbereich einschränken, wenn:

- a. gegen dieses Gesetz oder seine Ausführungsvorschriften verstossen wird;

<sup>242</sup> Eingefügt durch Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 3205; BBl 2013 7185).

<sup>243</sup> Fassung gemäss Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, in Kraft seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 3205; BBl 2013 7185).

<sup>244</sup> SR 311.0

<sup>245</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>246</sup> Aufgehoben durch Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, mit Wirkung seit 1. Jan. 2016 (AS 2015 3205; BBl 2013 7185).

<sup>247</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

- b. die mit der Erteilung verbundenen Beschränkungen oder Auflagen missachtet werden.

<sup>2</sup> Es entzieht Bewilligungen, Erlaubnisse und Ausweise, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen zu deren Erteilung nicht mehr erfüllt sind.

<sup>3</sup> Angestellte, Beauftragte oder Mitglieder der Organe eines Eisenbahnunternehmens mit einer Konzession nach Artikel 5 dieses Gesetzes oder einer Konzession oder Bewilligung nach den Artikeln 6–8 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>248</sup>, die in Ausübung ihrer Funktionen wiederholt zu begründeten Klagen Anlass geben, sind auf Begehren des BAV von diesen Funktionen zu entheben.

<sup>4</sup> Massnahmen nach den Absätzen 1–3 können unabhängig von der Einleitung und vom Ausgang eines Strafverfahrens getroffen werden.

**Art. 89a**<sup>249</sup> Meldepflicht

Polizei- und Strafbehörden haben alle Verstösse, die eine Massnahme nach Artikel 89 nach sich ziehen könnten, der zuständigen Behörde zu melden.

**Art. 89b**<sup>250</sup> Entscheide der SKE

<sup>1</sup> Wer vorsätzlich einer einvernehmlichen Regelung, einer rechtskräftigen Verfügung der SKE oder einem Entscheid einer Rechtsmittelinstanz zuwiderhandelt, wird mit Busse bis zu 100 000 Franken bestraft.

<sup>2</sup> Wer vorsätzlich eine Verfügung der SKE betreffend die Auskunftspflicht (Art. 40a<sup>bis</sup> Abs. 4) nicht befolgt, wird mit Busse bis zu 20 000 Franken bestraft.

<sup>3</sup> Die SKE verfolgt und beurteilt Widerhandlungen nach diesem Artikel. Das Bundesgesetz vom 22. März 1974<sup>251</sup> über das Verwaltungsstrafrecht ist anwendbar.

**Art. 90**<sup>252</sup>

<sup>248</sup> SR 745.1

<sup>249</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS 2009 5597; BBl 2005 2415, 2007 2681).

<sup>250</sup> Eingefügt durch Ziff. I 4 des BG vom 16. März 2012 über den zweiten Schritt der Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Juli 2013 (AS 2012 5619, 2013 1603; BBl 2011 911).

<sup>251</sup> SR 313.0

<sup>252</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 20. März 1998, mit Wirkung seit 1. Jan. 1999 (AS 1998 2835; BBl 1997 I 909).

### 13. Kapitel: Schlussbestimmungen<sup>253</sup>

#### Art. 91 Gültigkeit alter Konzessionen<sup>254</sup>

<sup>1</sup> Die diesem Gesetz widersprechenden Bestimmungen der Konzessionen sind aufgehoben, überdies diejenigen über die Zugkraft, die Zahl der Geleise, die Zahl der täglich zu führenden Züge, die Fahrgeschwindigkeiten, die Beförderung von Handgepäck und über die vom Reingewinn abhängige Herabsetzung oder Erhöhung der Taxen.

<sup>2</sup> Die Bestimmungen der Konzessionen über den Rückkauf bleiben bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer in Kraft.

<sup>3</sup> Sofern die vor 1999 erteilte Konzession nichts anderes bestimmt, gilt sie bis zu ihrem Ablauf sowohl als Konzession für Bau und Betrieb der Infrastruktur wie auch als Konzession für die regelmässige Personenbeförderung im Sinne von Artikel 6 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>255, 256</sup>

<sup>4</sup> Bei Infrastrukturkonzessionen, die vor Inkrafttreten dieser Bestimmung erteilt wurden, gilt das öffentliche Interesse nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a dieses Gesetzes als vorhanden, wenn für die Infrastruktur Abgeltungsbeiträge geleistet werden.<sup>257</sup>

#### Art. 92<sup>258</sup>

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

<sup>1</sup> Ist die Konzession nach Artikel 8 dieses Gesetzes aufgehoben, so richtet sich die Zwangsliquidation des Eisenbahnunternehmens nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 11. April 1889<sup>259</sup> über Schuldbetreibung und Konkurs. Dagegen wird das gemäss Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 25. September 1917<sup>260</sup> über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen verpfändete Vermögen nach den Bestimmungen des letztgenannten Gesetzes verwertet und verteilt. Im Übrigen findet dessen Artikel 15 Anwendung.<sup>261</sup>

<sup>253</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>254</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>255</sup> SR **745.1**

<sup>256</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>257</sup> Eingefügt durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>258</sup> Aufgehoben durch Ziff. I des BG vom 20. März 1998, mit Wirkung seit 1. Jan. 1999 (AS **1998** 2835; BBl **1997** 1 909).

<sup>259</sup> SR **281.1**

<sup>260</sup> SR **742.211**

<sup>261</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).



<sup>2</sup> Das gleiche gilt für den Nachlassvertrag. Artikel 52 Ziffern 1, 3–7 des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen finden Anwendung.

**Art. 94**<sup>262</sup>

**Art. 95**<sup>263</sup> Anwendung der Eisenbahngesetzgebung auf andere Unternehmen

Soweit es zur Erzielung einheitlicher Rechtsgrundlagen für verschiedene Arten von Verkehrsbetrieben zweckmässig erscheint, ist der Bundesrat befugt, die Anwendung von Bestimmungen dieses und anderer Gesetze über Eisenbahnen auf Transportdienste auszudehnen, die in Ergänzung oder anstelle der Eisenbahn von ihr oder andern Unternehmen betrieben werden.

**Art. 96** Änderung und Aufhebung früherer Erlasse

<sup>1</sup> Alle diesem Gesetz widersprechenden Bestimmungen sind aufgehoben, namentlich:

1. das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872<sup>264</sup> über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft;
2. das Bundesgesetz vom 28. Juni 1889<sup>265</sup> betreffend die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften;
3. das Bundesgesetz vom 28. Juni 1895<sup>266</sup> betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung;
4. das Bundesgesetz vom 27. März 1896<sup>267</sup> über das Rechnungswesen der Eisenbahnen;
5. das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1899<sup>268</sup> über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen, unter Vorbehalt von Artikel 92 dieses Gesetzes;
6. das Bundesgesetz vom 18. Juni 1914<sup>269</sup> betreffend die Gebühren für Konzessionen von Transportanstalten;
7. Artikel 111 Buchstaben *c-e* des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1943<sup>270</sup> über die Organisation der Bundesrechtspflege;

<sup>262</sup> Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>263</sup> Fassung gemäss Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, in Kraft seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>264</sup> [BS 7 3; AS **1949** 563 Art. 55 Bst. *b*]

<sup>265</sup> [BS 8 586]

<sup>266</sup> [BS 7 217]

<sup>267</sup> [BS 7 220]

<sup>268</sup> [BS 7 117; AS **1949** 563 Art. 55 Bst. *c*, **1997** 2465 Anhang Ziff. 17. AS **1998** 2835 Ziff. II 1]

<sup>269</sup> [BS 7 979]

<sup>270</sup> [BS 3 531]

8. Artikel 9 und der letzte Satz des Artikels 11 des Bundesgesetzes vom 18. Februar 1878<sup>271</sup> betreffend Handhabung der Bahnpolizei;
9. Artikel 17 Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 29. März 1950<sup>272</sup> über die Trolleybusunternehmungen;
10. der Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1904<sup>273</sup> betreffend Ermächtigung des Bundesrates zur Bewilligung von Änderungen des Betriebssystems bei Eisenbahnen;
11. der Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1921<sup>274</sup> betreffend die Berechnung des Reinertrages der Privatbahnen, unter Vorbehalt von Artikel 92 dieses Gesetzes;
12. der Bundesbeschluss vom 21. Juni 1907<sup>275</sup> betreffend Unterstellung der konzessionierten Schifffahrtsunternehmungen unter die Bundesgesetzgebung über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatrechten.

<sup>2</sup> Unter Vorbehalt der gestützt darauf begründeten Rechte und Forderungen von Bund, Kantonen, Gemeinden und Privaten sind aufgehoben:

13. das Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919<sup>276</sup> über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes;
14. das Bundesgesetz vom 6. April 1939<sup>277</sup> über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen;
15. das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1949<sup>278</sup> über die Ergänzung des Bundesgesetzes über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen;
16. der Bundesbeschluss vom 18. Juni 1907<sup>279</sup> betreffend die Bewilligung einer Subvention von 5 Millionen Franken an den Kanton Graubünden für den Bau einer Bahn von Bevers nach Schuls und von Ilanz nach Disentis;
17. der Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918<sup>280</sup> über Hilfeleistung an Notleidende Transportunternehmungen;
18. der Bundesbeschluss vom 22. Oktober 1937<sup>281</sup> über Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmungen.

3 ...<sup>282</sup>

<sup>271</sup> [BS 7 27; AS 1958 335 Art. 96 Abs. 1 Ziff. 8 und Abs. 3, 1986 1974 Art. 53 Ziff. 5, 2010 1881 Anhang I Ziff. II 23. AS 2011 3961 Art. 11 Abs. 1]

<sup>272</sup> SR 744.21. Heute: BG über die Trolleybusunternehmen.

<sup>273</sup> [BS 7 30]

<sup>274</sup> [BS 7 234; AS 1958 335 Art. 96 Abs. 1 Ziff. 11. AS 2003 210 Ziff. I 13]

<sup>275</sup> [BS 7 393]

<sup>276</sup> [BS 7 242]

<sup>277</sup> [BS 7 248; AS 1950 I 351 Art. 1 und 2]

<sup>278</sup> [AS 1950 I 351]

<sup>279</sup> [BS 7 240]

<sup>280</sup> [BS 7 245]

<sup>281</sup> [BS 7 246]

<sup>282</sup> Die Änderung kann unter AS 1958 335 konsultiert werden.

**Art. 97** Inkrafttreten und Vollzug

Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens und erlässt die Vollzugsvorschriften. Soweit dieses Gesetz Aufgaben den Kantonen zuweist, erlassen diese die notwendigen Vollzugsvorschriften.<sup>283</sup>

Datum des Inkrafttretens: 1. Juli 1958<sup>284</sup>

**Übergangsbestimmungen der Änderung vom 24. März 1995<sup>285</sup>****Übergangsbestimmungen der Änderung vom 20. März 1998<sup>286</sup>****Schlussbestimmungen zur Änderung vom 18. Juni 1999<sup>287</sup>**

<sup>1</sup> Der Bundesbeschluss vom 21. Juni 1991<sup>288</sup> über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahn-Grossprojekte wird aufgehoben.

<sup>2</sup> Gesuche, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung hängig sind, werden nach neuem Verfahrensrecht beurteilt.

<sup>3</sup> Auf hängige Beschwerden ist das alte Verfahrensrecht anwendbar.

**Übergangsbestimmung zur Änderung vom 20. März 2009<sup>289</sup>**

Die bestehende Eisenbahninfrastruktur der SBB im Zeitpunkt des Inkrafttretens von Ziffer 13 des Bundesgesetzes vom 20. März 2009<sup>290</sup> über die Bahnreform 2 gilt bis zum 31. Dezember 2020 als konzessioniert. Änderung und Erneuerung richten sich nach den Bestimmungen dieses Gesetzes.

<sup>283</sup> Zweiter Satz eingefügt durch Ziff. I des BG vom 24. März 1995, in Kraft seit 1. Jan. 1996 (AS **1995** 3680; BBl **1994** I 497).

<sup>284</sup> BRB vom 24. Juni 1958

<sup>285</sup> AS **1995** 3680; BBl **1994** I 497. Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>286</sup> AS **1998** 2835; BBl **1997** I 909. Aufgehoben durch Ziff. II 13 des BG vom 20. März 2009 über die Bahnreform 2, mit Wirkung seit 1. Jan. 2010 (AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681).

<sup>287</sup> AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591

<sup>288</sup> [AS **1991** 1319]

<sup>289</sup> AS **2009** 5597; BBl **2005** 2415, **2007** 2681

<sup>290</sup> AS **2009** 5602

**Übergangsbestimmung zur Änderung vom 16. März 2012<sup>291</sup>**

Der Bundesrat legt fest, bis wann der Nachweis, dass ein Teilsystem nach Artikel 23c die grundlegenden Anforderungen erfüllt, auf andere Weise als durch Konformitätsbescheinigungen von Konformitätsbewertungsstellen geführt werden kann.

<sup>291</sup> AS 2012 5619; BBl 2011 911

<sup>292</sup> Eingefügt durch Ziff. 1 9 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591). Aufgehoben durch Anhang Ziff. 2 des BG vom 26. Sept. 2014, mit Wirkung seit 1. Jan. 2016 (AS **2015** 3205; BBl **2013** 7185).

