



August 2019

## Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen VVTA

### Erläuterung zu den einzelnen Bestimmungen

Aktenzeichen: BAV-042.500-00007/00038

#### *Veranlassung*

Die VVTA ist das Ergebnis der Totalrevision der Verordnung vom 4. November 2009 über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen<sup>1</sup> (in Kraft seit dem 01.01.2010).

Änderungen im Eisenbahngesetz<sup>2</sup>, Personenbeförderungsgesetz<sup>3</sup> und Gütertransportgesetz<sup>4</sup> sowie veränderte Anforderungen und Bedürfnisse in der Gesellschaft und der Wirtschaft machten es notwendig, dass die geltenden Bestimmungen angepasst werden mussten. Die Totalrevision hatte zum Ziel, den Anwendungsbereich den gegenwärtigen Bedürfnissen anzupassen, die Verständlichkeit zu verbessern sowie die Definitionen und Formulierungen zu schärfen und zu vereinheitlichen. Die Bestimmungen für die Unternehmen sind nach wie vor grundsätzlich zweckmässig und wurden inhaltlich nicht geändert.

#### *Titel*

Die VVTA enthält Bestimmungen für die Anordnung vorrangiger Transporte in speziellen Situationen sowie für die Vorbereitung und Durchführung solcher Transporte. Aus diesem Grund lautet der Titel: Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen.

#### *Ingress*

Die Verordnung basiert auf

- a. Artikel 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG)<sup>5</sup>  
«Der Bundesrat erlässt die Vollzugsvorschriften»;
- b. Artikel 6 Absatz 2 des Gütertransportgesetzes vom 25. September 2015 (GüTG)<sup>6</sup>

<sup>1</sup> SR 531.40

<sup>2</sup> SR 742.101

<sup>3</sup> SR 745.1

<sup>4</sup> SR 742.41

<sup>5</sup> SR 742.101

<sup>6</sup> SR 742.41





*«<sup>2</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten. Er kann vorsehen, dass Unternehmen bei besonderen betrieblichen Schwierigkeiten vorübergehend von diesen Pflichten befreit werden.»;*

- c. Artikel 41 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009<sup>7</sup>  
*«Die Unternehmen sind in besonderen und ausserordentlichen Lagen verpflichtet, Transporte zugunsten von Bund und Kantonen vorrangig durchzuführen. Zu diesem Zweck kann der Bundesrat die Betriebs-, Transport-, Tarif- und Fahrplanpflicht aufheben.»;*
- d. Artikel 150, Absatz 1 des Bundesgesetzes über die Armee und die Militärverwaltung vom 3. Februar 1995 (Militärgesetz, MG)<sup>8</sup> *«Der Bundesrat erlässt die Ausführungsverordnungen.»;*
- e. Artikel 27 des Landesversorgungsgesetzes vom 17. Juni 2016 (LVG)<sup>9</sup>  
*«Der Bundesrat trifft die erforderlichen Massnahmen, damit im Fall einer schweren Mangellage genügend Transport-, Informations- und Kommunikationsmittel zur Verfügung stehen, die Transport-, Informations- und Kommunikationswege offen bleiben und Lagerräume bereitstehen.»* und  
Artikel 57 Absatz 1 LVG *«Der Bundesrat erlässt die Ausführungsbestimmungen und trifft die erforderlichen Massnahmen.».*

Die Verordnung ist somit eine Ausführungsbestimmung des Bundesrates für die Anordnung vorrangiger Transporte in speziellen Situationen sowie für die Vorbereitung und Durchführung solcher Transporte.

## *Art. 2 Ausnahmesituationen*

### *Allgemeines*

Mehrere Ereignisse in der Vergangenheit haben aufgezeigt, dass sich die Notwendigkeit von vorrangig durchzuführenden Transporten zum Schutz der Bevölkerung oder der Lebensgrundlagen oder zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen ergeben kann, unabhängig von Situationen, in denen gewisse Staatsaufgaben mit den normalen Verwaltungsabläufen nicht mehr bewältigt werden können (besondere Lage)<sup>10</sup> oder unabhängig von Situationen, in denen in zahlreichen Bereichen und Sektoren normale Verwaltungsabläufe nicht genügen, um die Probleme und Herausforderungen der Regierungstätigkeit zu bewältigen (ausserordentliche Lage)<sup>11</sup>.

Auch bei Ereignissen mit systemweiten Auswirkungen, wie z.B. Natur-, technik- oder gesellschaftsbedingte Ereignisse mit kantonalen, interkantonalen, landesweiten oder internationalen Auswirkungen, haben Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen, konzessionierte Personenbeförderungsunternehmen und Schienengütertransportunternehmen vergleichbare Anforderungen zu erfüllen wie in besonderen und ausserordentlichen Lagen. Beispielsweise bei Pandemien, beim Ausfall der Stromversorgung<sup>12</sup>, bei Strommangellagen, Cyber-Angriffen, Kernkraftwerksunfällen, Erdbeben oder Terroranschlägen.

---

<sup>7</sup> SR 745.1

<sup>8</sup> SR 510.10

<sup>9</sup> SR 531

<sup>10</sup> Quelle: Sicherheitspolitischer Bericht 2000

<sup>11</sup> Quelle: Sicherheitspolitischer Bericht 2000

<sup>12</sup> Der Ausfall Stromversorgung (Synonym zu «Stromausfall») wird als Ausfall der Versorgung mit elektrischer Energie aufgrund unterbrochener oder beschädigter Stromleitungen, Transformatoren oder Verteilknoten definiert. Wenn die Stromversorgung in einem Netz vollständig zusammengebrochen ist, spricht man von einem «Blackout».



Nach der Verordnung vom 4. November 2009 über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen mussten die Unternehmen nur in besonderen und ausserordentlichen Lagen Transporte im Rahmen der Nationalen Sicherheitskooperation durchführen können. Anderweitige Ausnahmesituationen waren damit ausgeschlossen.

Es ist aber nötig, dass die Unternehmen ereignisbedingt Transporte vorrangig durchführen können. Dies beispielsweise bei natur-, technik- und gesellschaftsbedingten Ereignissen mit kantonalen, interkantonalen, schweizweiten oder internationalen Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Lebensgrundlagen oder auf die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen. Das Ereignis und dessen Auswirkungen führen zu Umständen, die vorrangig durchzuführende Transporte legitimieren. Die Begründung für die Notwendigkeit liegt bei den unmittelbaren oder zu erwartenden negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Lebensgrundlagen und die Wirtschaft, wenn die Transporte nicht durchgeführt würden.

Dieser Umstand wird in der VVTA berücksichtigt. Die Bestimmungen in der Verordnung gelten sowohl für besondere und ausserordentliche Lagen als auch für die in der Verordnung definierten Situationen bei Gefahren und Bedrohungen (Ausnahmesituationen). Welche Situationen als Ausnahmesituationen gelten, wird in der Verordnung unter Bst. a - f bestimmt. Die bestimmten Ausnahmesituationen werden nachfolgend erläutert.

#### *Bst. a*

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

#### *Bst. b*

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

#### *Bst. c*

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

#### *Bst. d*

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

#### *Bst. e*

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



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

*Bst. f*

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

### *Art. 3 Geltungsbereich*

*Abs. 1*

*Bst. a*

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

*Bst. b*

Die Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen vom 4. November 2009 gilt nach der Botschaft «Revision der öV-Erlasse» (BBl 2005 2415) nicht für Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen (ISB) im Sinne von Artikel 5 EBG. Dies, weil bei der Einführung der Unterscheidung zwischen ISB und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Verordnung nicht angepasst wurde. Aber auch ISB müssen die Anforderungen in dieser Verordnung erfüllen, damit EVU ereignisbedingte vorrangige Transporte durchführen können. Aus diesem Grund wird der Geltungsbereich erweitert auf Unternehmen, die Inhaberinnen einer Konzession und einer Sicherheitsgenehmigung für den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur sind.

*Bst. c*

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

Die Bestimmungen in der Verordnung gelten demnach auch für Schienengütertransportunternehmen.

*Abs. 2*

Die Verordnung gilt nicht auf Strecken, die nach Artikel 3 PBG und Artikel 5 der Verordnung über die Personenbeförderung vom 4. November 2009<sup>13</sup> keine Erschliessungsfunktion haben.

---

<sup>13</sup> SR 745.11



#### *Art. 4 Befreiung von der Pflicht zur Durchführung vorrangiger Transporte*

Unternehmen nach Art. 3, die in Ausnahmesituationen nach Art. 2 nachweislich keine vorrangigen Transporte zum Schutz der Bevölkerung oder der Lebensgrundlagen oder zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern oder Dienstleistungen durchführen müssen, können sich von der Pflicht zur Durchführung vorrangiger Transporte vom Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) befreien lassen.

Unternehmen, die sich befreien lassen möchten, gelangen mit einem Gesuch an das Departement UVEK. Das Gesuch hat einen Antrag zu enthalten sowie den Nachweis von den kantonalen Behörden und Organisationen für Bevölkerungsschutz, Innere Sicherheit und Volkswirtschaft auf dem Streckennetz des Unternehmens<sup>14</sup>, dass das Unternehmen in Ausnahmesituationen keine vorrangigen Transporte zum Schutz der Bevölkerung oder der Lebensgrundlagen oder Transporte zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern oder Dienstleistungen durchführen muss.

#### *Art. 5 Anordnung*

##### *Allgemeines*

Der Artikel definiert, wer in Ausnahmesituationen ereignisbedingt vorrangig durchzuführende Transporte anordnen kann. Basierend auf der Einschätzung der Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Lebensgrundlagen und die Wirtschaft beauftragen die unter Buchstabe a - c genannten Stellen, wie nachfolgend beschrieben, ein konzessioniertes Personenbeförderungsunternehmen im öffentlichen Verkehr oder ein Schienengütertransportunternehmen mit der Durchführung eines Transports.

##### *Bst. a*

Die mit Aufgaben des Bevölkerungsschutzes betrauten Organisationen von Bund und Kantonen ordnen Transporte zum Schutz der Bevölkerung oder zum Schutz der Lebensgrundlagen an, beispielsweise Evakuations Transporte.

Die Führungsstäbe oder Führungsorgane, welche das Ereignis führen, entscheiden über die Notwendigkeit von vorrangig durchzuführenden Transporten.

Kantonale Führungsstäbe oder Führungsorgane erteilen einen Auftrag zur Durchführung eines Transports nach der Formel PPQQZD<sup>15</sup> über die Vertreter der beauftragten Organisationen für die Systemführung im Verkehr (SBB, PostAuto) im kantonalen Führungsstab oder Führungsorgan an ein konzessioniertes Personenbeförderungsunternehmen im öffentlichen Verkehr oder an ein Schienengütertransportunternehmen.

Bundesstäbe erteilen einen Auftrag zur Durchführung eines Transports nach der Formel PPQQZD<sup>16</sup> über die Armee an ein konzessioniertes Personenbeförderungsunternehmen im öffentlichen Verkehr oder an ein Schienengütertransportunternehmen (als Dienstleistung der Armee zur

---

<sup>14</sup> Die Kantone sind verantwortlich für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie von Massnahmen zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen auf ihrem Gebiet.

<sup>15</sup> Formel PPQQZD: P = Priorität, P = Produkt, Q = Qualität, Q = Quantität, Z = Zeit, D = Dauer

<sup>16</sup> Formel PPQQZD: P = Priorität, P = Produkt, Q = Qualität, Q = Quantität, Z = Zeit, D = Dauer



subsidiären Unterstützung der zivilen Behörden via Kommando Operationen J 4/6 bzw. Verkehr und Transport LBA).

Der für die Auftragserteilung erforderliche Prozess wird, soweit dieser nicht schon besteht, im Rahmen von vorsorglichen Planungen im Hinblick auf Ausnahmesituationen gemeinsam von den Akteuren entwickelt.

#### *Bst. b*

Die mit Aufgaben der wirtschaftlichen Landesversorgung betrauten Organisationen oder Unternehmen ordnen Transporte zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen an<sup>17</sup>.

Organisationen oder Unternehmen, welche Aufgaben der wirtschaftlichen Landesversorgung wahrnehmen, beauftragen ein Schienengütertransportunternehmen mit der Ausführung eines Transports. Sie bestätigen die Dringlichkeit des Transports sowohl gegenüber dem Schienengütertransportunternehmen zu Handen der Infrastrukturbetreiberinnen als auch gegenüber der beauftragten Organisation für die Systemführung im Schienenverkehr (SBB Infrastruktur). Das beauftragte Unternehmen beantragt für die Durchführung des Transports bei den Infrastrukturbetreiberinnen eine Trasse<sup>18</sup> und führt den Transport aus.

Der für die Auftragserteilung erforderliche Prozess wird, soweit dieser nicht schon besteht, im Rahmen von vorsorglichen Planungen im Hinblick auf Ausnahmesituationen gemeinsam von den Akteuren entwickelt.

#### *Bst. c*

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

Die Armee beauftragt ein Schienengütertransportunternehmen oder ein konzessioniertes Personenbeförderungsunternehmen im öffentlichen Verkehr mit der Ausführung eines Transports. Sie bestätigt die Dringlichkeit des Transports sowohl gegenüber den Unternehmen zu Handen der Infrastrukturbetreiberinnen als auch gegenüber der beauftragten Organisation für die Systemführung im Schienenverkehr (SBB Infrastruktur) bzw. im öffentlichen Verkehr auf der Strasse (PostAuto). Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen für die Durchführung des Transports bei Infrastrukturbetreiberinnen eine Trasse und führen die Transporte aus.

Der für die Auftragserteilung erforderliche Prozess wird, soweit dieser nicht schon besteht, im Rahmen von vorsorglichen Planungen im Hinblick auf Ausnahmesituationen gemeinsam von den Akteuren entwickelt.

### *Art. 6 Koordination der Transporte*

#### *Allgemeines*

In der Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle ([VKOVE](#))<sup>19</sup> werden zur Systemführung im Verkehr Organisationen beauftragt (systemführende Organisationen). Diese erstellen Konzepte, Notfall- und Verkehrsmanagementpläne zur Aufrechterhaltung des *Verkehrssystems* im Hinblick auf Ereignisse, wie beispielsweise Ausfall der Stromver-

---

<sup>17</sup> z.B. Logistikdienstleistungen. Dazu gehören auch die dafür benötigten Betriebsmittel, wie z.B. Brenn- und Treibstoffe.

<sup>18</sup> Ein örtlich und zeitlich bestimmter Fahrweg auf einer Eisenbahninfrastruktur.

<sup>19</sup> SR 520.16



sorgung, Strommangellagen, Pandemie, Cyber-Angriffe, Kernkraftwerkunfälle, Erdbeben oder Terroranschläge. Sie tun dies zusammen mit den nationalen und kantonalen Behörden für Bevölkerungsschutz und für Innere Sicherheit sowie mit den nationalen und kantonalen Behörden für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen.

#### *Abs. 1*

Mit dieser Bestimmung wird die Division Infrastruktur der SBB als systemführende Organisation im Schienenverkehr nach Artikel 5 VKOVE verpflichtet, mittels Koordination zwischen den Beteiligten auf operativer Ebene dafür zu sorgen, dass Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Rechte wahrnehmen und ihren Pflichten nachkommen können. Insbesondere, dass

- a) die Rechte und Pflichten der Infrastrukturbetreiberinnen nach Artikel 10 und 14 der Netzzugangsverordnung<sup>20</sup> gewahrt bzw. erfüllt werden können;
- b) wegen der Durchführung von vorrangigen Transporten die Personenbeförderungsunternehmen ihrer Betriebspflicht nach Artikel 14 PBG nachkommen können damit der Schienenverkehr nicht zum Erliegen kommt.

Zudem hat die Division Infrastruktur der SBB:

- c) national die operativen Massnahmen bezüglich der Verkehrsführung, der Fahrpläne sowie der verfügbaren Verkehrsmittel und der verfügbaren Transportkapazitäten im Schienenverkehr zu koordinieren;
- d) die kantonalen Behörden und Organisationen bei der Planung der Aufgaben des Schienenverkehrs im Hinblick auf Ausnahmesituationen zu unterstützen<sup>21</sup>;
- e) die kantonalen Behörden und Organisationen in Ausnahmesituationen bei der Umsetzung der Planungen für den Schienenverkehr zu unterstützen<sup>22</sup>;
- f) ihre Aktivitäten sowohl bei der vorsorglichen Planung im Hinblick auf Ausnahmesituationen als auch für die Ereignisbewältigung in Ausnahmesituationen mit der PostAuto AG und mit den für die Führung der Ereignisbewältigung zuständigen Behörden und Organisationen zu koordinieren.

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

#### *Abs. 2*

Mit dieser Bestimmung wird die PostAuto AG als systemführende Organisation nach Artikel 5 VKOVE für den öffentlichen, regionalen Personenverkehr (RPV) und den öffentlichen Ortsverkehr (OV) auf der Strasse verpflichtet:

- a) die kantonalen Behörden und Organisationen auf deren Verlangen bei der Planung der Aufgaben und des Einsatzes sowie der Lenkung und Steuerung des RPV und des OV auf der Strasse im Hinblick auf Ausnahmesituationen zu unterstützen<sup>23</sup>;

---

<sup>20</sup> SR 742.122

<sup>21</sup> Die Kantone sind verantwortlich für die Planung und Vorbereitung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie von Massnahmen zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen auf ihrem Gebiet.

<sup>22</sup> Die Kantone sind verantwortlich für die Durchführung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie von Massnahmen zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen auf ihrem Gebiet.

<sup>23</sup> Die Kantone sind verantwortlich für die Planung und Vorbereitung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie von Massnahmen zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen auf ihrem Gebiet.



- b) die kantonalen Behörden und Organisationen auf deren Verlangen in Ausnahmesituationen bei der Umsetzung der Planungen für den RPV und den OV auf der Strasse zu unterstützen<sup>24</sup>, insbesondere bei der Koordination der operativen Massnahmen auf kantonaler und interkantonomaler Ebene zwischen den Transportunternehmen bezüglich der Verkehrsführung, der Fahrpläne, der verfügbaren Verkehrsmittel und der Transportkapazitäten;
- c) die verfügbaren Transportmittel und Transportkapazitäten im RPV und im OV auf der Strasse im Hinblick auf Ausnahmesituationen und in Ausnahmesituationen zu ermitteln, zu Handen der Kantone und der bevölkerungsschutzrelevanten Lage sowie eine Mitteltabelle zu führen;
- d) mittels Koordination zwischen allen Beteiligten auf operativer Ebene dafür zu sorgen, dass wegen der Durchführung von vorrangigen Transporten die konzessionierten Transportunternehmen im RPV und im OV auf der Strasse ihrer Betriebspflicht nach Artikel 14 PBG nachkommen können, damit der RPV und der OV auf der Strasse nicht zum Erliegen kommt;
- e) die Aktivitäten sowohl bei der vorsorglichen Planung im Hinblick auf Ausnahmesituationen als auch für die Ereignisbewältigung in Ausnahmesituationen mit der Division Infrastruktur der SBB und mit den für die Führung der Ereignisbewältigung zuständigen Behörden und Organisationen zu koordinieren.

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

#### *Art. 7 Entscheidung über Transportprioritäten*

##### *Abs. 1*

Wenn zu wenige Ressourcen für die Ausführung von vorrangig durchzuführenden Transporten vorhanden sind, müssen die Behörden die Prioritäten setzen. Voraussetzung dafür ist, dass nachweislich alle Mittel und Möglichkeiten der Unternehmen aufgrund deren Rechte und Pflichten ausgeschöpft sind. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bespricht mit den beteiligten Bundesstellen<sup>25</sup>, den kantonalen Behörden und den Auftraggebern nach Artikel 5 VVTA sowie den beteiligten Unternehmen die Situation. Es verfügt den Entscheid der Behörden gegenüber den Unternehmen. Gestützt auf Artikel 12 EBG ist das BAV befugt, Beschlüsse und Anordnungen von Organen oder Dienststellen eines Eisenbahnunternehmens aufzuheben oder ihre Durchführung zu verhindern, wenn sie wichtige Landesinteressen verletzen. Bei Art. 7 VVTA handelt es sich um eine Konkretisierung dieser gesetzlichen Befugnis auf Verordnungsstufe zugunsten von wichtigen Landesinteressen.

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

##### *Abs. 2*

Im Rahmen der Abwehr eines militärischen Angriffs kann dem Bundesrat beantragt werden, dass die Entscheidkompetenz über die Transportprioritäten der Armee übertragen wird.

---

<sup>24</sup> Die Kantone sind verantwortlich für die Durchführung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie von Massnahmen zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen auf ihrem Gebiet.

<sup>25</sup> z.B. im Rahmen eines Abspracherapports im Bundesstab Bevölkerungsschutz BSTB



Die erforderlichen Prozesse für die Übertragung der Entscheidkompetenz werden, soweit sie nicht schon bestehen, im Rahmen von vorsorglichen Planungen im Hinblick auf Ausnahmesituationen gemeinsam von den Akteuren entwickelt.

## *Art. 8 Vorbereitungsmassnahmen*

### *Abs. 1*

#### Allgemeines

Die Notwendigkeit von vorrangig durchzuführenden Transporten kann sich jederzeit ergeben. Sie kann beispielsweise durch ein natur-, technik- oder gesellschaftsbedingtes Ereignis mit kantonalen, interkantonalen oder schweizweiten oder internationalen Auswirkungen auf die Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt entstehen. Situationen nach Artikel 2 VVTA und deren Auswirkungen führen zu Umständen, die Vorbereitungsmaßnahmen für vorrangig durchzuführende Transporte legitimieren.

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

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

Auch die anderen Transportunternehmen mit einer Personenbeförderungskonzession betreiben im Rahmen ihres unternehmerischen Handelns und der regulären Prozesse auf der Grundlage des privaten und öffentlichen Rechts sowie von Normen ein Risikomanagement (RM) und ein Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagement (NKK).

#### Vorbereitungsmaßnahmen

Die VVTA verlangt von den Unternehmen den Aufbau und Betrieb eines RM und eines NKK im Rahmen der für das Unternehmen geltenden Grundlagen im privaten und öffentlichen Recht sowie in Normen. Zum RM gehört unter anderem die Analyse der Risiken von Gefahren und Bedrohungen, die auf das Unternehmen einwirken<sup>26</sup>. Zum NKK gehört unter anderem die Erarbeitung von Konzepten und Planungen im Hinblick auf Ausnahmesituationen und für die Ereignisbewältigung in Ausnahmesituationen zusammen mit den auf dem Streckennetz des Unternehmens verantwortlichen, kantonalen Stellen für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen. Ein RM und ein NKK gehören zu den Standards einer verantwortungsvollen, zeitgemässen Unternehmensführung. Aus diesem Grund sind für die Unternehmen grundsätzlich keine speziellen, zusätzlichen organisatorischen

---

<sup>26</sup> Im Rahmen des Programms «[Schutz Kritischer Infrastrukturen SKI](#)» wurde ein [Leitfaden](#) und eine [Umsetzungshilfe](#) erarbeitet. Methodisch orientiert sich der Leitfaden an gängigen und etablierten Konzepten des Risiko-, Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagements und kombiniert verschiedene Elemente dieser Ansätze im Sinne eines integralen Schutzes. Der Leitfaden baut auf entsprechenden Planungen und Arbeiten auf, über die viele Unternehmen bereits verfügen. Während sich diese Planungen und Arbeiten in der Regel auf Risiken für die Unternehmen fokussieren, steht beim Leitfaden SKI die Frage im Vordergrund, inwiefern Ausfälle von kritischen Infrastrukturen die Bevölkerung und ihre (wirtschaftlichen) Lebensgrundlagen beeinträchtigen.



Massnahmen nötig und es entstehen grundsätzlich keine zusätzlichen Kosten bei den Unternehmen.

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

Allfällige Kosten von Aufwendungen für die organisatorischen Vorbereitungsmassnahmen rechnen die Unternehmen in ihre Offerten ein. Die Kantone und die Wirtschaft haben in Ausnahmesituationen den Nutzen aus den Vorbereitungsmassnahmen der Unternehmen.

Materielle Massnahmen, wie z.B. das Vorhalten von Transportmitteln, treffen die Unternehmen in Zusammenarbeit mit den auf ihrem Streckennetz zuständigen, kantonalen Stellen für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen. Die Kantone sind verantwortlich für die diesbezügliche Planung, Vorbereitung und Durchführung von Massnahmen im Hinblick auf Ausnahmesituationen auf ihrem Gebiet.

In einer Risikoanalyse müssen die Unternehmen zunächst die Risiken für ihr Unternehmen, die von bestimmten Gefahren und Bedrohungen ausgehen (z.B. Pandemien, Ausfall der Stromversorgung, Strommangellagen, Cyber-Angriffe, Kernkraftwerkunfälle, Erdbeben oder Terroranschläge), erfassen, analysieren, bewerten und beurteilen. Für die verbleibenden Risiken haben sie eine Bewältigungsstrategie zu erarbeiten (Risikovermeidung, Risikominderung, Risikodiversifikation, Risikotransfer oder Risikovorsorge). Diese soll Antwort auf die Frage geben, was in welcher Qualität aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen sowie der Anforderungen von verschiedenen Seiten, wie z.B. Leistungsbesteller, zu tun ist.

Auf der Basis der Bewältigungsstrategien sind Konzepte und Planungen im Hinblick auf Ausnahmesituationen und für die Ereignisbewältigung in Ausnahmesituationen zu erarbeiten, z.B. Ausfall der Stromversorgung, Strommangellagen, Kernkraftwerksunfälle, Terroranschläge. Die Konzepte und Planungen sind mit den auf dem Streckennetz des Unternehmens verantwortlichen, kantonalen Stellen für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen abzustimmen. In diese Abstimmung müssen bezüglich der Verkehrsführung und der Fahrpläne auch die Unternehmen, die Anschlüsse anbieten sowie die nach Artikel 5 VKOVE<sup>27</sup> beauftragten Organisationen für die Systemführung im Schienenverkehr (SBB Infrastruktur) und im öffentlichen, regionalen Personenverkehr (RPV) und im öffentlichen Ortsverkehr (OV) auf der Strasse (PostAuto AG), die das System Schienennetz landesweit bzw. den RPV, OV Strasse kantonal, interkantonal führen, einbezogen werden.

Bei diesem Vorgehen werden die unterschiedlichen Gefährdungen und Bedrohungen auf ein Unternehmen und auf dem jeweiligen Streckennetz sowie die unterschiedlichen Betriebsorganisationen und Betriebsgrössen der verschiedenen Unternehmen berücksichtigt. Dieses Vorgehen trägt auch den kantonalen Unterschieden in der Behördenorganisation Rechnung.

---

<sup>27</sup> Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisse, SR 520.16



Im Hinblick auf die Bewältigung eines Ereignisses sind Prozesse zu entwickeln und die Organisationsstrukturen aufzubauen. Neben diesem Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagement sind für die Bewältigung eines konkreten Ereignisses Massnahmen zu treffen und Mittel bereit zu stellen (z. B. Pandemieplan erstellen, Absprachen treffen, Personal verpflichten, vorbehaltene Beschlüsse für das Abweichen von Vorschriften erarbeiten), damit die Bewältigung des Ereignisses und dessen nachteiliger Folgen unmittelbar nach Ereigniseintritt beginnen kann.

#### Vorhandene Mittel

Die Unternehmen agieren in Ausnahmesituationen grundsätzlich mit den für den normalen, planmässigen Betrieb zur Verfügung stehenden Ressourcen (mit den vorhandenen Mitteln); insbesondere mit dem verfügbaren betriebsnotwendigen Personal und den für den normalen, planmässigen Betrieb verfügbaren Transportmitteln.

Ergeben die Planungen der Kantone, dass die für den bestellten<sup>28</sup>, abgeltungsberechtigten<sup>29</sup> Verkehr vorhandenen Transportmittel der Unternehmen im Hinblick auf Ausnahmesituationen nicht ausreichen oder ungeeignet sind, um die notwendige Leistung, z.B. für eine Evakuierung der Bevölkerung, erbringen zu können, können die Kantone die Unternehmen nach Artikel 3 VVTA mit dem Vorhalten der Transportmittel für die notwendige Leistung beauftragen. Die Kosten dafür tragen nach Artikel 41 EBG und Artikel 40 PBG die Auftraggeber.

#### *Abs. 2*

Die Vorbereitungsmaßnahmen der Unternehmen müssen geeignet sein, wenn ein Bedarf entsteht, rund um die Uhr die Ressourcen mobilisieren zu können, um den Personen- und Güterverkehr sicherstellen zu können. Dies beispielsweise bei Pandemien, einem Ausfall der Stromversorgung, bei Strommangellagen, Cyber-Angriffen, Kernkraftwerksunfällen, Erdbeben oder Terroranschlägen.

#### *Abs. 3*

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

Die Arbeitssicherheit und der Gesundheitsschutz des betriebsnotwendigen Personals sowie die Beschaffung, Lagerung und Verteilung von Schutzmaterial ist in der Planung im Hinblick auf Ausnahmesituationen zu klären und festzulegen. Für die Unternehmen gelten die Bestimmungen im privaten und im öffentlichen Recht, wie sie beispielsweise im Strahlenschutzgesetz ([StSG](#))<sup>30</sup> und in der Strahlenschutzverordnung ([StSV](#))<sup>31</sup> sowie im Arbeitszeitgesetz ([AZG](#))<sup>32</sup> und der Verordnung zum Arbeitszeitgesetz ([AZGV](#))<sup>33</sup> vorkommen.

---

<sup>28</sup> Nach den Artikeln 28 - 31c des Personenbeförderungsgesetzes (PBG, SR 745.1).

<sup>29</sup> Nach der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16).

<sup>30</sup> SR 814.50

<sup>31</sup> SR 814.501

<sup>32</sup> SR 822.21

<sup>33</sup> SR 822.211



Nach den rechtlichen Bestimmungen über den Strahlenschutz und über den Gesundheitsschutz kann z. B. das betriebsnotwendige Personal zur Arbeitsleistung verpflichtet werden. Im [4. Kapitel «Verpflichtete Personen»](#) des [3. Titel «Notfall-Expositionssituationen»](#) in der StSV gibt es Bestimmungen zu den Personengruppen, zum Schutz der Gesundheit, zur Instruktion, Ausrüstung, zum Versicherungsschutz und zur Entschädigung.

Abweichungen von den Bestimmungen im AZG werden in der AZGV geregelt. Die Regelungen gelten explizit auch für Ausnahmesituationen. Wenn die in der AZGV vorgesehenen Abweichungen für das Erfüllen der Aufträge, die sich aus den Konzepten und Planungen für die Ereignisbewältigung in Ausnahmesituationen ergeben, nicht genügen, müssen die Unternehmen für die zusätzlich nötigen Abweichungen von den Bestimmungen im AZG vorbehaltene Beschlüsse erarbeiten. Dazu gehört auch der in den Bestimmungen verlangte Einbezug der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer oder ihrer Vertreter.

#### *Abs. 4*

Damit das Schienen- und Strassennetz und der öffentliche Verkehr als System auch in Ausnahmesituationen funktioniert, müssen die Unternehmen die Vorbereitungsmassnahmen zusammen mit den auf ihrem Streckennetz zuständigen, kantonalen Stellen für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen planen und treffen (Fachbereiche der Organisation der wirtschaftlichen Landesversorgung). Zudem müssen die Unternehmen die geplanten und getroffenen Massnahmen bezüglich der Verkehrsführung und der Fahrpläne mit den Unternehmen, die Anschlüsse anbieten sowie mit den nach Artikel 5 VKOVE<sup>34</sup> beauftragten Organisationen für die Systemführung im Schienenverkehr (SBB Infrastruktur) und im öffentlichen, regionalen Personenverkehr (RPV) und im öffentlichen Ortsverkehr (OV) auf der Strasse (PostAuto AG) abstimmen. Die Systemführenden können im Rahmen ihrer rechtlichen Zuständigkeit die Vorbereitungsmassnahmen der Unternehmen unterstützen. Sie können insbesondere dort, wo es die Rechte und Pflichten der Unternehmen nach Artikel 3 VVTA betrifft, Anpassungen und Abänderungen verlangen.

Die Wirksamkeit der geplanten und getroffenen Massnahmen der Unternehmen müssen in Übungen zusammen mit den Behörden und Organisationen für Bevölkerungsschutz, Innere Sicherheit und Volkswirtschaft auf dem Streckennetz des Unternehmens überprüft werden.

#### *Abs. 5*

Damit die geplanten und getroffenen Vorbereitungsmassnahmen transparent sind und nachvollzogen werden können, müssen diese dokumentiert werden. Die Inhalte und die Detaillierung der Dokumentation orientiert sich an den Normen für das RM und NKK.

### *Art. 9 Aufsicht über die Vorbereitungsmassnahmen*

Das BAV ist nach Artikel 10 EBG, Artikel 22 des Bundesgesetzes über Seilbahnen zur Personenbeförderung vom 23. Juni 2006 (SebG)<sup>35</sup> und Artikel 10, Absatz 4 des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975 (BSG)<sup>36</sup> die Aufsichtsbehörde für den öffentlichen Land-

---

<sup>34</sup> Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle, SR 520.16.

<sup>35</sup> SR 743.01

<sup>36</sup> SR 747.201



und Schiffsverkehr. Diese Zuständigkeit verpflichtet das BAV, die zu beaufsichtigenden Unternehmen zu überwachen. Somit obliegt die Aufsicht über die Vorbereitungsmaßnahmen dem BAV.

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

## *Art. 10 Vergütung besonderer Leistungen*

### *Abs. 1*

Besondere Leistungen der Personenbeförderungsunternehmen sind von den Stellen, welche die Transporte anordnen, zu vergüten. Der Preis für die besonderen Leistungen der Personenbeförderungsunternehmen kann im Rahmen von Planungen im Hinblick auf Ausnahmesituationen mit den Unternehmen vereinbart werden, z.B. für eine Evakuierung der Bevölkerung.

Besondere Leistungen liegen vor, wenn:

- a) im Hinblick auf Ausnahmesituationen organisatorische oder materielle Massnahmen geplant und getroffen werden müssen, die für die bestellten<sup>37</sup>, abgeltungsberechtigten<sup>38</sup> Leistungen des Unternehmens nicht notwendig sind, z.B. erstellen von Konzepten für die Verkehrsführung und Fahrpläne zur Evakuierung der Bevölkerung oder Instruktion, Schutzausrüstung, Versicherungsschutz für Leistungen bei radioaktiven Stoffen in der Umwelt;
- b) in Ausnahmesituationen Leistungen erbracht werden, die im bestellten<sup>39</sup>, abgeltungsberechtigten<sup>40</sup> Verkehr nicht vorgesehen sind, z.B. Extrafahrten bei Evakuierungen;
- c) Planungen im Hinblick auf Ausnahmesituationen ergeben, dass die für den bestellten<sup>41</sup>, abgeltungsberechtigten<sup>42</sup> Verkehr vorhandenen Transportmittel nicht ausreichen oder ungeeignet sind, um die notwendige Leistung, z.B. für eine Evakuierung der Bevölkerung, erbringen zu können. In einem solchen Fall können die Unternehmen nach Artikel 3 der VVTA mit dem Vorhalten der Transportmittel für die notwendige Leistung beauftragt werden.

### *Abs. 2*

Der Bund trägt die Kosten, wenn

- a) auf Anordnung des Bundesrates Eisenbahnanlagen und Einrichtungen sowie Fahrzeuge und deren Bestand entsprechend den Bedürfnissen der militärischen und wirtschaftlichen Landesverteidigung erstellt, ergänzt und bereitgehalten werden müssen;
- b) bei Militärtransporten ausserordentliche Sicherheitsmassnahmen getroffen werden müssen.

---

<sup>37</sup> Nach den Artikeln 28 - 31c des Personenbeförderungsgesetzes (PBG, SR 745.1).

<sup>38</sup> Nach der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16).

<sup>39</sup> Nach den Artikeln 28 - 31c des Personenbeförderungsgesetzes (PBG, SR 745.1).

<sup>40</sup> Nach der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16).

<sup>41</sup> Nach den Artikeln 28 - 31c des Personenbeförderungsgesetzes (PBG, SR 745.1).

<sup>42</sup> Nach der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16).



#### *Art. 11 Aufhebung eines anderen Erlasses*

Durch die Totalrevision der bisherigen Verordnung vom 4. November 2009 über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen<sup>43</sup> kann diese aufgehoben werden. Sie wird durch die vorliegende neue Verordnung ersetzt.

*Folgende Bestimmung wird aufgehoben:*

*Bisheriger Art. 3, Abs. 4*

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

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