

## JAAC 60.21

Entscheid des Bundesrates vom 31. Mai 1995

---

***Droits de transports pour lignes d'autos postales. Substitution du chemin de fer ou prestation supplémentaire.***

***Art. 8 LTP.***

***Seule se substitue au chemin de fer et donne lieu à une indemnisation de la part des CFF la ligne la plus courte qui relie directement le lieu de départ et celui d'arrivée tout en desservant les localités intermédiaires. Les prestations qui vont au-delà représentent des commandes supplémentaires pour lesquelles l'entreprise de transport doit être complètement indemnisée.***

---

***Verkehrsrechte für Postautolinien. Bahnersatz oder Zusatzbestellung.***

***Art. 8 TG.***

***Als der Abgeltungsrechnung der SBB belastbarer Bahnersatz gilt nur die kürzestmögliche direkte Verbindung zwischen Start- und Zielort, unter Erschliessung der dazwischenliegenden Ortschaften. Darüber hinausgehende Leistungen stellen Zusatzbestellungen dar, für welche das Transportunternehmen voll zu entschädigen ist.***

---

***Diritti di trasporto per linee di autopostali. Sostituzione della ferrovia o prestazione supplementare.***

***Art. 8 LTP.***

***Solo il collegamento diretto più breve tra luogo di partenza e di arrivo, con servizio anche per le località che si trovano sul tragitto, può essere considerato come sostituzione della ferrovia e quindi addebitato alle FFS. Collegamenti che offrono ulteriori prestazioni sono considerati supplementari, per cui l'impresa di trasporto va indennizzata completamente.***

---

## I

**A.** Am 5. Mai 1994 ermächtigte das EVED die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die Betriebsweise im regionalen Personenverkehr Laufenburg-Koblentz auf den 29. Mai 1994 versuchsweise für 5 Jahre zu ändern. Mit Verfügung vom 19. Mai 1994 erteilte es den PTT-Betrieben ab 29. Mai 1994 für die Dauer von 5 Jahren die Verkehrsrechte auf den Strecken Laufenburg-Koblentz und Döttingen-Leuggern-Schwaderloch und ermächtigte sie unter anderem, für die Dauer von 3 Jahren die öffentliche Verkehrsbedienung auf die Teilstrecke Gippingen-Felsenau-Leibstadt (einzelne Kurse der neuen Postautolinie 702.11 Döttingen-Leuggern-Schwaderloch) auszudehnen. Die Besteller der neuen Leistungen haben gemäss Verfügung die Fehlbeträge aus deren Betrieb vollumfänglich zu übernehmen.

**B.** Gegen die Verfügung vom 19. Mai 1994 erhob das Baudepartement des Kantons Aargau am 13. Juni 1994 Beschwerde beim Bundesrat.

In einem ersten Punkt beantragte es, die finanziellen Regelungen dürften nicht Bestandteil der Verfügung bilden, welche sich allein auf die Erteilung der Verkehrsrechte zu beschränken habe. Allenfalls könne in allgemeiner Form auf die Finanzierung verwiesen werden. In diesem ersten Punkt sowie seinem Eventualantrag hat das Baudepartement die Beschwerde am 28. Februar 1995 zurückgezogen.

Im weiteren rügte das Baudepartement, dass die Verkehrsrechte für die Teilstrecke Gippingen-Felsenau-Leibstadt separat erteilt worden seien, und beantragte die Integration des Linienastes Gippingen-Felsenau-Leibstadt in die Bahnersatzlinie Döttingen-Leuggern-Schwaderloch. Es machte geltend, es würden bloss einzelne Kurse dieser Bahnersatzlinie aus Gründen der Nachfrage über das Kernkraftwerk Leibstadt und den Ortsteil Gippingen geführt.

**C.** Das Bundesamt für Verkehr (BAV) beantragte am 10. Oktober 1994 die Abweisung der Beschwerde und bezweifelte ein ausreichendes Rechtsschutzinteresse des Kantons Aargau an der Beschwerde; eine allfällige Gutheissung der Anträge würde für den Kanton keine tatsächlichen oder rechtlichen Auswirkungen zeitigen.

An der Erteilung der Verkehrsrechte (Ermächtigung der PTT zur Erbringung einer öffentlichen Verkehrsverbindung) ändere sich mit einer Integration der Strecke Gippingen-Felsenau-Leibstadt in die Linie Döttingen-Leuggern-Schwaderloch nichts; der Unterschied sei rein fahrplantechnischer Natur. Verkehrstechnisch handle es sich indes um zwei verschiedene Linien (Neuerschliessung und neue Strecke), weshalb eine separate Erfassung erforderlich sei.

**D.** Mit Replik vom 18. November 1994 begründete das Baudepartement das Rechtsschutzinteresse des Kantons mit finanziellen Aspekten.

Werde der Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt nicht in die Linie Döttingen-Leuggern-Schwaderloch, welche als Bahnersatzlinie (mit entsprechenden Bundesleistungen) gelte, integriert, so würden an diesen Linienast keine Bundesleistungen ausgeschüttet, was Zusicherungen des BAV gemäss einem Schreiben vom 20. Juli 1993 widerspreche.

Gegen die separate Erfassung der Linie Gippingen-Felsenau-Leibstadt wehre man sich nicht mehr, doch werde immer noch verlangt, dass man sie als Bestandteil des Bahnersatzangebotes behandle und die Verkehrsrechte auf 5 Jahre erteile.

E. In seiner Duplik vom 30. Januar 1995 hielt das BAV an seinen bisherigen Ausführungen und Anträgen fest. Da als Bahnersatz die kürzestmögliche direkte Verbindung zwischen Start- und Zielort - unter Erschliessung der wichtigen dazwischenliegenden Ortschaften - zu verstehen sei, gelte der neue Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt nicht als Bahnersatz, sondern als Zusatzbestellung. Dass die Zusatzbestellung mit Kursen eines Bahnersatzes erbracht werde, ändere nichts. Eine Bewilligung für fünf Jahre sei daher nicht möglich. Für Versuchsbetriebe, die auf drei Jahre befristet werden müssten, seien Bundesleistungen ausgeschlossen.

F. In seinen Schlussbemerkungen vom 28. Februar 1995 wies das Baudepartement nochmals auf das Schreiben des BAV vom 20. Juli 1993 hin, worin dieses auf der Linie Schwaderloch-Döttingen 18 (Mo.-Fr.) / 16 (Sa.) / 12 (So.) Kurspaare als der Abgeltungsrechnung der SBB belastbar erklärt habe. Da ausser samstags heute genau so viele Kurspaare verkehrten, sei zu schliessen, dass alle Kurse Bahnersatzkurse darstellten. Es liege keine Zusatzbestellung vor; mit der besseren Erschliessung des Kernkraftwerks Leibstadt während der Hauptverkehrszeiten werde die Nachfrage gesteigert. Schliesslich wäre es wenig sinnvoll, die Kurse mit geringerer Auslastung direkt zu führen.

(...)

## II

1.1. Das EVED ist nach Art. 2 Abs. 2 Bst. a der V vom 22. Juni 1970 zum PTT-Organisationsgesetz (VPTT-OG, SR 781.01) zuständig, verkehrspolitische Weisungen über die regelmässige Personenbeförderung der PTT-Betriebe oder ihrer Unternehmer zu erteilen, neue Verkehrsverbindungen zu bewilligen und bestehende zu ändern oder aufzuheben. Wie Bundesrat und Bundesgericht kürzlich in einem Meinungs austausch über die Zuständigkeitsfrage (Art. 8 Abs. 2 VwVG) festgestellt haben, stellen solche Bewilligungen (die Erteilung sogenannter Verkehrsrechte) für sich allein bloss verwaltungsinterne organisatorische Massnahmen und keine Verfügungen im Sinne von Art. 5 VwVG dar (vgl. auch VPB 50.51). Allein der Umstand, dass eine Bewilligung in Verfügungsform erteilt worden ist, schafft noch keine anfechtbare Verfügung. Wenn allerdings die Erteilung von Verkehrsrechten mit einer Finanzierungsregelung verbunden ist, so liegt insofern eine Verfügung und nicht mehr bloss eine organisatorische Massnahme vor (VPB 59.11).

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist nach Art. 99 Bst. h OG ausgeschlossen gegen Verfügungen betreffend die Bewilligung oder Verweigerung von Beiträgen, Krediten, Garantien, Entschädigungen und anderen öffentlichrechtlichen Zuwendungen, auf die das Bundesrecht keinen Anspruch gewährt. Gemäss konstanter Praxis des Bundesrates - die hier nicht bestritten wird - besteht auf Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes konzessionierter Autobus- und Trolleybusunternehmen (Art. 58 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [EBG], SR 742.101, in Verbindung mit Art. 27 ff. der V vom 19. Dezember 1958 über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes, SR 742.101.1, welche in der Praxis seit 1972 auch in bezug auf PTT-Linien angewandt wurden) kein Rechtsanspruch (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 3. Februar 1956 zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes, BBl 1956 I 262 und 264; [VPB 58.78](#)).

Da es bei der vorliegenden Beschwerde gegen die Verfügung des EVED letztlich um die finanziellen Folgen der Erteilung von Verkehrsrechten geht, ist der Zweckbereich von Art. 99 Bst. h OG berührt und damit die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht ausgeschlossen. Die angefochtene Verfügung des EVED unterliegt daher nach Art. 72 ff. VwVG der Beschwerde an den Bundesrat.

**1.2.** Nach Art. 48 Bst. a VwVG ist zur Beschwerde berechtigt, wer durch die angefochtene Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat.

Das Anfechtungsinteresse kann rechtlicher oder auch bloss tatsächlicher Natur sein. Das Interesse des Beschwerdeführers braucht mit dem Interesse, welches die vom Beschwerdeführer als verletzt bezeichnete Norm schützt, nicht übereinzustimmen. Gefordert wird, dass der Beschwerdeführer durch den angefochtenen Entscheid stärker als jedermann betroffen ist und in einer besonders nahen Beziehung zur Streitsache steht. Ein schutzwürdiges Interesse liegt nur vor, wenn die tatsächliche oder rechtliche Situation des Beschwerdeführers durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden kann (für viele: [BGE 120 Ib 51 f.](#) und [119 Ib 59 f.](#))

Art. 48 Bst. a VwVG findet auch Anwendung auf kantonale Behörden, die in gleicher Weise betroffen sind wie Private ([BGE 108 Ib 207](#) und [117 Ib 229 f.](#)).

Obwohl der Kanton Verfügungsadressat ist, macht das BAV geltend, dem Kanton fehle ein ausreichendes Rechtsschutzinteresse an der Anfechtung der Verfügung; eine allfällige Gutheissung der Anträge würde keine tatsächlichen oder rechtlichen Auswirkungen auf den Kanton zeitigen.

Es ist zwar richtig, dass die separate Erteilung der Verkehrsrechte für den Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt für den Kanton keine rechtlichen Auswirkungen zeitigen würde, weshalb dieser Antrag denn auch in der Folge zurückgezogen wurde. Der Begründung der Beschwerde ist indes klar zu entnehmen, dass der Beschwerdeführer mit seinem Beschwerdeantrag auf Integration des Linienastes Gippingen-Felsenau-Leibstadt in die Linie Döttingen-Leuggern-Schwaderloch, welche als Bahnersatz gilt, erreichen möchte, dass auch der Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt als Bahnersatz behandelt wird. In diesem Punkt ist das Rechtsschutzinteresse des Kantons an der Anfechtung der Verfügung des EVED vom 19. Mai 1994 nicht zu

bestreiten. Das Anfechtungsinteresse liegt im finanziellen Vorteil, den der Beschwerdeführer im Falle einer Gutheissung der Beschwerde zu erwarten hätte.

1.3. Auf die im übrigen form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist daher einzutreten.

2. Zu prüfen ist mithin, ob der Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt einen Bahnersatz darstellt.

2.1. Das BAV hat den Bahnersatz definiert als die kürzestmögliche direkte Verbindung zwischen Start- und Zielort, unter Erschliessung der wichtigen dazwischenliegenden Ortschaften. Diese Umschreibung, welche an die Linienführung der Bahnen anknüpft, erscheint überzeugend. Inwieweit im Einzelfall von einer direkten Linie abgewichen werden kann, ohne den Charakter des Bahnersatzes in Frage zu stellen, braucht im vorliegenden Verfahren nicht allgemein beantwortet zu werden. Zu prüfen ist bloss, ob die hier gewählte neue Linienführung noch als Bahnersatz gilt.

Mit der Erteilung von Verkehrsrechten wird die Erschliessung eines bestimmten Gebietes, das heisst das Befahren einer bestimmten Route erlaubt. Die Teilstrecke Gippingen-Felsenau-Leibstadt (Kernkraftwerk) weicht nun aber offensichtlich wesentlich ab von der direkten, als Bahnersatz anerkannten Linie Döttingen-Leuggern-Schwaderloch, welche von Leuggern Post nach Leibstadt Milchhüsli führt. Es werden zwei zusätzliche Gegenden, mit dem Kernkraftwerk Leibstadt zudem eine ausserhalb des Dorfes liegende Anlage erschlossen. Da verkehrsrechtlich somit zwei verschiedene Routen vorliegen, stellt der Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt (Kernkraftwerk) eine Neuerschliessung dar. Diese Neuerschliessung ist nicht mehr ein Bahnersatz, sondern eine zusätzliche Leistung, die als Zusatzbestellung im Sinne von Art. 8 des Transportgesetzes vom 4. Oktober 1985 (TG, SR 742.40) zu behandeln ist; der Besteller hat daher das Transportunternehmen voll zu entschädigen (Art. 8 Abs. 2 TG).

Der Ersatz für die Aufhebung der Bahnlinie Laufenburg-Koblenz ist aufgrund von Verhandlungen in einem Schreiben des BAV vom 20. Juli 1993 zusammengefasst worden; unter den Bahnersatzlinien findet sich die Strecke Döttingen-Leuggern-Schwaderloch, nicht dagegen der Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt.

Auf der Linie Döttingen-Schwaderloch sind 18 (Mo.-Fr.) / 16 (Sa.) / 12 (So.) Kurspaare als der Abgeltungsrechnung der SBB belastbar erklärt worden. Aus dem Umstand, dass ausser samstags (heute 17 Kurspaare) zurzeit genau diese Zahl von Kurspaaren verkehrt, schliesst der Beschwerdeführer, dass auch die beiden Kurse, die den Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt bedienen, Bahnersatzkurse darstellen; der Kanton macht daher geltend, es liege hinsichtlich dieses Linienastes keine Zusatzbestellung vor. Mit der besseren Erschliessung des Kernkraftwerks Leibstadt während der Hauptverkehrszeiten werde die Nachfrage gesteigert, und es wäre wenig sinnvoll, diese Kurse mit geringerer Auslastung direkt zu führen.

2.2. Das BAV hat zu Recht darauf hingewiesen, dass dem Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt (Kernkraftwerk) erst mit der angefochtenen Verfügung vom 19. Mai 1994 zugestimmt wurde. In der Verfügung vom 5. Mai 1994 war von diesem Linienast noch keine Rede. Der Grund für die

Erteilung von Verkehrsrechten für den Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt (Kernkraftwerk) dient allein einer verbesserten Erschliessung des Kernkraftwerks Leibstadt und steht verkehrsrechtlich in keinem direkten Zusammenhang mit der Regelung des Bahnersatzes für die dahingefallenen SBB-Züge Laufenburg-Koblentz. Während die Hauptlinie Döttingen-Leuggern-Schwaderloch ausdrücklich als Bahnersatz bezeichnet wurde und der Abgeltungsrechnung der SBB belastbar ist, wurden die Verkehrsrechte für den Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt (Kernkraftwerk) bewusst im Sinne eines Versuchsbetriebs erteilt, daher auf drei Jahre beschränkt und jegliche Bundesleistungen ausgeschlossen.

3. Der Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt (Kernkraftwerk) wird zwar mit Kursen des Bahnersatzes bedient, das heisst zwei der 18 mit Schreiben des BAV vom 20. Juli 1993 von Montag bis Freitag festgelegten Kurspaare fahren zwischen Leuggern und Leibstadt nicht auf der direkten Linie, sondern auf einem

Umweg über Gippingen-Felsenau-Leibstadt, doch ändert dies nichts am klaren Inhalt der Verfügung des EVED, welche den zusätzlichen Linienast nicht als Bahnersatz, sondern als zusätzliche Leistung behandelt. Diese Kurse haben eben eine Doppelstellung inne; in bezug auf einen Teil der Strecke stellen sie einen Bahnersatz dar, hinsichtlich des Umweges auf dem Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt (Kernkraftwerk) dagegen eine zusätzliche Leistung.

Der Linienast Gippingen-Felsenau-Leibstadt (Kernkraftwerk) gilt daher als Zusatzbestellung im Sinne von Art. 8 Abs. 1 TG, weshalb der Mehraufwand der PTT vom Besteller zu vergüten ist.

Die bessere Erschliessung des Kernkraftwerks Leibstadt während der Hauptverkehrszeiten und die damit verbundene Steigerung der Nachfrage beziehungsweise die allenfalls geringere Auslastung bei direkter Kursführung betreffen bloss die Begründung der Zusatzbestellung und ändern nichts an der Qualifikation des Linienastes Gippingen-Felsenau-Leibstadt (Kernkraftwerk) als Zusatzbestellung.

Die Beschwerde ist demzufolge abzuweisen.

---

## **JAAC 60.21 - Entscheid des Bundesrates vom 31. Mai 1995**

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	1996
Année	
Anno	
Band	60
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 003 005

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale.

Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.