

## JAAC 65.24

Entscheid des Bundesrates vom 23. August 2000

---

***Concession CFF pour des transports réguliers de voyageurs effectués à titre professionnel (trafic régional). Besoins de personnes à mobilité réduite.***

***Art. 8 al. 4 et art. 87 Cst.***

***Qualité pour recourir d'organisations d'aide aux handicapés jusqu'à la promulgation de la loi sur les handicapés.***

***Art. 4 al. 1 et art. 5 LCFF. Art. 17 al. 1 et art. 51 al. 2 LCdF.***

***En principe, les besoins de personnes à mobilité réduite sont considérés dans le cadre de concessions d'infrastructure - dont les CFF n'ont cependant pas besoin -, d'approbations de plans ou d'autorisations de construire respectivement dans la procédure de commande, qui n'implique pas de décisions.***

---

***SBB-Konzession für regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderungen (Regionalverkehr). Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen.***

***Art. 8 Abs. 4 und Art. 87 BV.***

***Beschwerdelegitimation von Behindertenorganisationen bis zum Erlass des Behindertengesetzes.***

***Art. 4 Abs. 1 und Art. 5 SBBG. Art. 17 Abs. 1 und Art. 51 Abs. 2 EBG.***

***Die Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen erfolgt grundsätzlich im Rahmen von Infrastrukturkonzessionen - welche die SBB indes nicht benötigen -, Plangenehmigungen oder Baubewilligungen beziehungsweise im nicht verfügungsweise abzuwickelnden Bestellverfahren.***

---

**Concessione FFS per trasporti regolari di passeggeri effettuati a titolo professionale (traffico regionale). Bisogni di persone la cui mobilità è ridotta.**

**Art. 8 cpv. 4 e art. 87 Cost.**

**Legittimazione a ricorrere di organizzazioni di handicappati fino all'entrata in vigore della legge sugli handicappati.**

**Art. 4 cpv. 1 e art. 5 LFFS. Art. 17 cpv. 1 e art. 51 cpv. 2 LFerr.**

**In linea di principio, i bisogni di persone la cui mobilità è ridotta sono considerati nel quadro di concessioni d'infrastruttura - di cui le FFS non necessitano -, d'approvazione di piani o d'autorizzazioni di costruire rispettivamente nella procedura di comanda, che non implica decisioni.**

---

A. Da die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), welche im Rahmen der Bahnreform eine neue Rechtsform erhalten haben, als spezialgesetzliche Aktiengesellschaft für regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderungen neu einer Konzession bedürfen, reichten sie dem Bundesamt für Verkehr (BAV) nach entsprechenden Aufforderungen am 4. Dezember 1998 ein sowohl den Fern- wie auch den Nahverkehr betreffendes Konzessionsgesuch ein.

Am 23. Dezember 1998 eröffnete das BAV für dieses Konzessionsgesuch das Vernehmlassungsverfahren.

Am 4. Februar 1999 äusserte sich dabei auch eine Behindertenorganisation (im Folgenden Fachstelle) und stellte hinsichtlich des Regionalverkehrs folgende Anträge betreffend die Berücksichtigung der Bedürfnisse Behinderter:

1. Jeder Zug ist in der Lage, Rollstuhlfahrgäste auf würdige Weise zu befördern (in normalen Fahrgastbereich integriert).
2. Mittelfristig ist der stufenfreie Eintritt vom Perron in den Zug anzustreben. Alle Investitionen in Stationsanlagen und Rollmaterial müssen auf dieses Ziel ausgelegt werden.
3. Rollmaterial, das neu in Betrieb genommen wird, muss pro Komposition mindestens einen Einstieg aufweisen, der stufenfreien Zutritt von Rollstühlen ab 55<sup>er</sup>-Perron gewährleistet. Falls 35<sup>cm</sup>-Perrons beibehalten werden sollen, muss der autonome Zutritt auch ab diesen gewährleistet sein. In Spezialfällen kann auch eine andere stufenfreie Konstellation Perron/Fahrzeug gelten. Stellplätze müssen in den normalen Passagierbereich integriert sein. Falls Toiletten vorhanden sind, muss eine davon rollstuhlgängig sein.
4. Rollmaterial, das neu in Betrieb genommen oder einem grundlegenden Umbau unterzogen wird, muss im Innern mit optischen Anzeigen ausgerüstet sein, welche Fahrziele, nächsten Halt sowie Informationen zu ausserordentlichen Ereignissen übermitteln.
5. Ab 2010 muss jede Zugskomposition in mindestens einem Passagierbereich eine optische Anzeige gemäss Punkt 3 (*recte* 4) enthalten (im Hinblick auf die Konzessionserneuerung 2009).

Ihre Legitimation begründete die Fachstelle damit, dass die Konzession auch den Leistungsumfang und damit das Angebot für Mobilitätsbehinderte umschreibe.

Gemäss Art. 17 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) und Art. 3 Abs. 1 und 2 der Verordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung [EBV], SR 742.141.1) müssten die Bedürfnisse Behinderter angemessen berücksichtigt werden.

**B.** Am 26. Juli 1999 erteilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den SBB rückwirkend auf den 1. Januar 1999 die Konzession Nr. 585 für regelmässige gewerbmässige Personenbeförderungen mit unterschiedlicher Konzessionsdauer auf einer Vielzahl namentlich aufgelisteter Linien, teilweise jedoch unter Erteilung von Auflagen. Für 5 Linien wurde das Konzessionsgesuch abgewiesen. Einer allfälligen Beschwerde wurde die aufschiebende Wirkung entzogen.

Unter Ziffer II./B/8.4 nahm das UVEK zu den Anträgen der Fachstelle Stellung.

Bahnanlagen und Fahrzeuge seien nach Art. 17 Abs. 1 EBG nach dem Stand der Technik zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern; die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen seien angemessen zu berücksichtigen. Bei der Festlegung des Leistungsangebots, beinhaltend Angebotskonzept und Preise, und bei der Abgeltung seien in erster Linie die Nachfrage und - unter anderem - die Anliegen der Behinderten zu berücksichtigen (Art. 51 Abs. 2 EBG). Die EBV verlange, dass bei der Planung und Projektierung von Bahnanlagen und Fahrzeugen die Bedürfnisse der Behinderten angemessen zu berücksichtigen seien, und die Verordnung vom 25. November 1998 über die Personenbeförderungskonzession (VPK, SR 744.11) bestimme, dass bei Konzessionsgesuchen Angaben vorzulegen seien, wie die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen berücksichtigt werden. Es sei klar, dass der Gesetzgeber heute grossen Wert auf die Berücksichtigung der Interessen mobilitätsbehinderter Menschen lege. Die SBB hätten diesbezüglich denn auch grosse Anstrengungen unternommen, wie die neuen IC-Doppelstockzüge zeigten. Bei neuen Bahnhofs- und Stationsanlagen würden nach Möglichkeit Rampen eingerichtet. Dies zeige, dass der Vollzug der erwähnten Bestimmungen in der Praxis keine Probleme bereite.

Entsprechende Auflagen könnten indes nicht in die Konzession aufgenommen werden. Einerseits sei dies nicht notwendig, da die erwähnten Bestimmungen ohnehin gelten würden, andererseits handle Art. 17 Abs. 1 EBG von Fahrzeugen und Anlagen, weshalb Aussagen dazu in einer Personenbeförderungskonzession sachfremd wären.

Art. 51 Abs. 2 EBG stehe im sechsten Abschnitt des Eisenbahngesetzes (Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots) der sich ebenfalls nicht auf die Konzessionserteilung beziehe. Die Kantone seien aufgerufen, dieser Bestimmung im Rahmen des Offertverfahrens Nachachtung zu verschaffen.

**C.** Gegen diese Verfügung erhoben Behindertenorganisationen und natürliche Personen (im Folgenden Beschwerdeführer) beim Bundesrat Verwaltungsbeschwerde und stellten den Antrag, die Konzession mit

klaren und konkreten Auflagen zu ergänzen, welche die angemessene Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Personen im Sinne von Art. 17 EBG sicherstellten, insbesondere:

- a. Jeder Zug ist in der Lage, Behinderte, insbesondere auch Rollstuhlfahrgäste, auf der Basis der Nichtdiskriminierung zu befördern.
- b. Mittelfristig ist der niveaugleiche Zugang vom Perron in den Zug anzustreben. Alle Investitionen in Stationsanlagen und Rollmaterial müssen auf dieses Ziel ausgelegt werden. Solange der niveaugleiche Zutritt nicht möglich ist, muss der Ein- und Ausstieg von Personen im Rollstuhl durch Bahnpersonal zumindest auf jenen Bahnhöfen vom ersten bis zum letzten Zug gewährleistet werden, die als Stützpunktbahnhöfe bezeichnet sind (gemäss Verzeichnis für die Fahrplanperiode 1999/2000).
- c. Die für die Reisenden notwendigen Informationen in den Fahrzeugen und an den Haltepunkten müssen grundsätzlich auch Sehbehinderten, Blinden, Hörbehinderten, Gehörlosen und geistig Behinderten (soweit sie sich sonst selbstständig im öffentlichen Raum bewegen können) möglich sein.
- d. Rollmaterial, das neu in Betrieb genommen wird, muss pro Komposition mindestens einen Einstieg aufweisen, der den niveaugleichen autonomen Zugang von Rollstühlen ab 55<sup>er</sup>-Perron gewährleistet. Falls 35<sup>cm</sup>-Perrons beibehalten werden sollen, muss der autonome Zutritt auch ab diesen gewährleistet sein. In Spezialfällen kann auch eine andere stufenfreie Konstellation Perron/Fahrzeug gelten. Stellplätze für Rollstühle müssen in den normalen Passagierbereich integriert sein. Falls Toiletten vorhanden sind, muss eine davon rollstuhlgängig sein.
- e. Rollmaterial, das neu in Betrieb genommen oder einem grundlegenden Umbau unterzogen wird, muss im Innern nebst den akustischen Anlagen mit optischen Anzeigen ausgerüstet sein, welche über Fahrziele, nächsten Halt, allenfalls Halt nur auf Verlangen, Ausstiegsseite sowie wenn möglich ausserordentliche Ereignisse (Betriebsstörungen) informieren.
- f. Ab 2010 muss jede Zugkomposition in mindestens einem Passagierbereich eine optische Anzeige gemäss Punkt e enthalten (bei Linien mit Konzessionsablauf 2009 gilt dies als Vorbedingung im Hinblick auf die Konzessionserneuerung).

Die Beschwerdeführer machten geltend, die SBB benötigten nebst einer Personenbeförderungskonzession auch eine Infrastrukturkonzession. Da die angefochtene Konzession nichts über eine solche Infrastrukturkonzession aussage (eine solche liege auch nicht vor und um eine solche sei von den SBB nicht einmal nachgesucht worden), müsse davon ausgegangen werden, dass die vorliegende Konzession auch den Infrastrukturbereich abdecke und daher auch den entsprechenden Bestimmungen genügen müsse.

Nach Art. 5 EBG benötige eine Konzession, wer eine Eisenbahninfrastruktur betreiben wolle (Abs. 1). Der Inhaber einer solchen Konzession sei berechtigt und verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur nach den Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung und der Konzession zu bauen und zu betreiben (Abs. 2). Die Infrastrukturkonzession werde durch den Bundesrat erteilt. Aus diesen Bestimmungen wie auch den Bestimmungen über die Konzessionen

für gewerbsmässige regelmässige Personenbeförderungen folge, dass die Konzessionsbehörde berechtigt sei, die Konzession mit Vorschriften und Auflagen zu versehen.

Die Bestimmung von Art. 17 Abs. 1 EBG bedürfe der Präzisierung und Konkretisierung, welche entweder durch präzise Vorschriften (z.B. eine Verordnung) oder im Rahmen von Konzessionsverfahren erfolgen könne. Sowohl Art. 20 Abs. 2 VPK und Bst. m des zugehörigen Anhangs I als auch Art. 5 Abs. 2 Bst. a der Verordnung vom 25. November 1998 über die Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturen (VKE, SR 742.121) verlangten, dass das Konzessionsgesuch Angaben über die Berücksichtigung der Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen enthalte.

Zum Einwand des UVEK betreffend die systematische Stellung von Art. 51 EBG wiesen die Beschwerdeführer darauf hin, dass der Bund nach Art. 49 Abs. 3 EBG die Kosten der von ihm allein bestellten Angebote von nationaler Bedeutung, wozu auch Angebote gehörten, welche im Hinblick auf das Diskriminierungsverbot bestellt würden, zu tragen habe. Überlasse der Bund diesen Bereich den Kantonen, so liesse er neue Ungleichheiten zu. Regle der Bund die Frage mit der SBB-Konzession, so erhielten gleichzeitig auch die Kantone die nötigen Hinweise dafür, wie die Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen zu berücksichtigen seien. Die Beschwerdeführer widersprachen zudem der Feststellung des UVEK, dass die Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen in der Praxis keine Probleme bereiteten; wäre dem so, stellte es ja auch kein Problem dar, in der Konzession entsprechende Auflagen festzusetzen.

Angemessene Berücksichtigung bedeute, dass die Massnahmen verhältnismässig und wirtschaftlich sein müssten. Diesen Anforderungen genügten die beantragten Auflagen, da die Mehrkosten im Falle der Neubeschaffung von Rollmaterial minimal seien (0.5-2% der Beschaffungskosten). Bei Perronbauten machten die Mehrkosten für ein 120 m langes Perron ca. 30 000-40 000 Franken aus.

Eine Nachrüstung werde nur im Antrag Bst. f. beantragt. Dieser Bereich sei nicht kostenintensiv und gehöre im Regionalverkehr bereits eigentlich zum üblichen Standard. Verbindliche Standards seien vom Bundesrat am 23. Juni 1999 in seiner Antwort auf eine Interpellation Nabholz vom 15. Dezember 1998 auch versprochen worden, doch ziehe sich das Verfahren ergebnislos dahin.

Es gehe vorliegend auch nicht darum, die SBB zu diskriminieren. Die Meinung sei vielmehr, dass die entsprechenden Auflagen in allen künftigen Konzessionsverfügungen anzubringen seien. Solche Auflagen erübrigten sich erst, wenn verbindliche Standards in Kraft seien.

1980 hätten die SBB beschlossen, die Perrons einheitlich auf 55 cm anzuheben, seien nun aber wieder davon abgekommen und sehe solche Perrons nur mehr im Zürcher S-Bahn-Bereich und grossen IC-Bahnhöfen vor. Im Regionalverkehr mit unbedienten Zügen und unbesetzten Haltestellen sei aber der niveaugleiche Zugang die einzige Möglichkeit für den Zugang von Rollstuhlbenützern. Voraussetzung sei, dass auch der Zugang von Strasse/Wegnetz aufs Perron gewährleistet werde. Begrüssenswert wäre zudem, die Zahl der Stützpunktbahnhöfe zu erhöhen.

Falls der Unterschied zwischen Perron und Einstiegshöhe mehr als 10 cm ausmache, bedürfe es einer mechanischen Spaltüberbrückung in Form eines Klapp- oder Schiebetritts.

Die in Antrag Bst. f. formulierte Nachrüstspflicht betreffe konkret nur die Zürcher S-Bahn, für welche die Konzession bis 2014 erteilt worden sei.

**D.** Für das UVEK beantragte das BAV am 10. Dezember 1999 die Abweisung der Beschwerde.

Die Ablösung des altrechtlichen Transportrechts der SBB durch eine Personenbeförderungskonzession sei als Konzessionserneuerung behandelt worden; die im Anhang zur VPK unter Ziff. I, Bst. I, geforderten Angaben über die Berücksichtigung mobilitätsbehinderter Menschen hätten dem BAV bereits aufgrund der Bestellungen vorgelegen.

Die SBB benötigten aufgrund von Art. 4 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG, SR 742.31) keine Infrastrukturkonzession; die angefochtene Konzession regle denn auch - wie die Bezeichnung des Verfügungsgegenstandes und der Einleitungssatz zeigten - die Infrastruktur in keiner Weise. Der Begriff «Linie» bedeute die Gesamtheit von Fahrten mit gleichem Ausgangs- und Endpunkt; im Sinne von Infrastruktur werde der Begriff «Strecke» verwendet.

Die Berücksichtigung der Interessen mobilitätsbehinderter Menschen hätten entgegen den Ausführungen der Beschwerdeführer im revidierten Konzessionsrecht keinen Niederschlag gefunden.

Der sich im Abschnitt «Bau, Planung und Betrieb» befindende Art. 17 EBG regle einen Gegenstand, der im Rahmen der Plangenehmigung zu prüfen sei. Die bei der Bahnreform erfolgte Ergänzung von Art. 17 Abs. 1 EBG sei in der nationalrätlichen Kommission formuliert worden. In der parlamentarischen Debatte sei darauf hingewiesen worden, dass daraus kein klagbarer Anspruch auf Verwirklichung irgendwelcher Massnahmen begründet werden könne; es gehe nur um eine Anweisung an die Behörden, diesen Anliegen in angemessener Weise Rechnung zu tragen.

Art. 51 EBG beziehe sich systematisch ausschliesslich auf die Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebots beziehungsweise das sogenannte Bestellverfahren. Der Begriff der nationalen Bedeutung werde indes durch die Beschwerdeführer überstrapaziert, weil dann das ganze Angebot des öffentlichen Verkehrs einschliesslich des regionalen Verkehrs von nationaler Bedeutung wäre, was einen Widerspruch in sich darstellen würde. Der Ermessensspielraum der Konzessionsbehörde habe seine Grenzen dort, wo durch Konzessionsauflagen gesetzlich verankerte Mitwirkungsrechte Dritter in nachfolgenden Verfahren beschnitten oder daraus Wettbewerbsverzerrungen resultieren würden.

Durch Art. 8 SBBG sei der Bund verpflichtet, den SBB faire Wettbewerbsbedingungen und unternehmerischen Freiraum zu ermöglichen; für die Bestellung nicht kostendeckender Leistungen sei auf das Bestellverfahren verwiesen worden. Interessen mobilitätsbehinderter Menschen seien daher im Rahmen der einzelnen Bestellverfahren zu berücksichtigen.

Dass die SBB beim Regionalverkehr noch weniger behindertengerecht seien als im Fernverkehr liege darin, dass dort ungleich mehr Rollmaterial älteren Datums verwendet werde, wobei immerhin in allen Zügen mindestens ein Rollstuhlplatz vorhanden sei. Der Vergleich mit der Mittelthurgaubahn, die aufgrund besonderer Umstände über neuestes Rollmaterial verfüge, hinke daher.

Angesichts der vorstehenden rechtlichen Erwägungen werde nicht näher auf die Frage der Verhältnismässigkeit und Wirtschaftlichkeit eingegangen. Das geeignete Verfahren, um eine Gleichbehandlung sicherzustellen, seien Subventions- und Plangenehmigungsverfahren nach EBG.

Das BAV werde sich nach der Schaffung einer zusätzlichen Stelle verstärkt für die Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen einsetzen. Da die Zuständigkeit zur Rollmaterialzulassung per 1. Januar 2000 von den SBB auf das BAV übergehe, werde sich diesbezüglich auch sein Einflussbereich erweitern. Einige der Anträge überschritten den Gegenstand der angefochtenen Verfügung bei richtiger Betrachtungsweise bei Weitem und widersprächen den bei der Bahnreform angestrebten Liberalisierungstendenzen.

E. Die SBB beantragten am 3. Januar 2000 die Abweisung der Beschwerde und verwiesen auf die Argumente der Konzessionsbehörde.

F. Die Beschwerdeführer hielten mit Replik vom 11. Februar 2000 an ihren Beschwerdeanträgen fest.

Im Sinne grundsätzlicher Vorbemerkungen führten die Beschwerdeführer aus, die Mobilität sei Teil des Grundrechts, an der Gesellschaft teilnehmen zu können. Die neue Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV, SR 101) verbiete Diskriminierungen aufgrund von Behinderungen. Es dürfe unbestritten sein, dass das traditionelle System des öffentlichen Verkehrs für Behinderte massiv diskriminierend sei. Auch wenn zurzeit kein klagbares Recht auf Zugang zu öffentlichen Bauten und Einrichtungen bestehe, habe der Bund doch dort bereits heute Diskriminierungen abzubauen, wo dies mit verhältnismässig geringem Aufwand möglich sei. Zudem müsse das Entstehen von Barrieren und Hindernissen verhindert werden, da dies immer billiger sei, als sie nachträglich zu beseitigen.

Der niveaugleiche Zugang zum Fahrzeug bringe wegen kürzerer Zeiten für den Fahrgastwechsel auch den Transportunternehmen Gewinn und habe daher bei S-Bahnen und Untergrund (U)-Bahnen bereits Einzug gehalten, doch seien die SBB leider häufig nicht bereit, diese Erkenntnis auch umzusetzen, selbst dort nicht, wo ihr eigenes Behindertenkonzept aus dem Jahre 1989 sie dazu anhalten müsste.

Da in den nächsten Jahren keine anderen Möglichkeiten zur Verfügung stünden, liessen sich die Interessen mobilitätsbehinderter Menschen nur über entsprechende Auflagen in den Konzessionen berücksichtigen.

Die Beschwerdeführer begründeten noch einmal, weshalb ihre Anträge auch verhältnismässig und massvoll seien und den Wettbewerb nicht verzerrten.

Die Behindertenfahrdienste seien zwar hilfreich und wertvoll, doch stellten sie keine Alternative für die Geltendmachung des Rechts auf Benutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs dar.

Die Beschwerdeführer stellten in Frage, ob das Konzessionsgesuch der SBB als Konzessionserneuerung habe behandelt werden dürfen, und machten unter Berufung auf Art. 53 Abs. 5 VPK geltend, dass das Verfahren, selbst wenn eine blosser Konzessionserneuerung zu prüfen gewesen wäre, nach geltendem Recht - unter Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen - hätte abgewickelt werden müssen. Im Weiteren hielten die Beschwerdeführer daran fest, dass Art. 17 EBG in der Personenbeförderungskonzession zu berücksichtigen sei; der Hinweis des BAV auf die systematische Stellung dieser Bestimmung sei unbehelflich. Die offene Formulierung bedeute sinngemäss, dass diese Bestimmung generell auf die Erstellung, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung von Bahnanlagen und Fahrzeugen Anwendung finde und das BAV und das UVEK ihr bei allen Verwaltungsakten Nachachtung zu verschaffen hätten. Etwas Gegenteiliges werde nicht ausgesagt. Insoweit in Art. 17 EBG der Betrieb angesprochen werde, sei naheliegend, diese Bestimmung in der Personenbeförderungskonzession zu berücksichtigen. Dass die Konzessionsbehörde Auflagen verfügen könne, ergebe sich auch aus Art. 4 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 18. Juni 1993 über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung (Personenbeförderungsgesetz [PBG], SR 744.10).

Von ihrer Möglichkeit, Auflagen zu erlassen, müsse die Konzessionsbehörde Gebrauch machen, wenn sonst die Gefahr besteht, dass das Gesetz nicht oder nur ungenügend beachtet wird.

Im Regionalverkehr stehe in Kürze die Beschaffung neuen Rollmaterials an. Werde dabei den Bedürfnissen mobilitätsbehinderter Menschen Rechnung getragen, stünden sehr bald auf zahlreichen Strecken Niederflurfahrzeuge mit einer Einstiegshöhe von 55 cm zur Verfügung, weshalb der richtigen Perronhöhe (55 cm) eminente Bedeutung zukomme.

Das Bestellverfahren sei nicht der richtige Ort, die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen einzubringen, weil viele Regionalzüge der SBB das Gebiet mehrerer Kantone beträfen. Es bedürfe daher klarer Vorgaben durch den Bund, welche indes noch fehlten. Da in den nächsten Jahren nicht mit solchen Standards zu rechnen sei, gebe es zurzeit keine Alternative zur Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen in der Konzessionsverfügung. Es sei daher zwingend, dass die Aufsichtsbehörde von dem ihr zur Verfügung stehenden Instrument Gebrauch mache.

**G.** Die SBB schlossen sich nochmals den Ausführungen des BAV in dessen Vernehmlassung vom 10. Dezember 1999 an.

Ergänzend hielten sie fest, dass der Konzessionsbehörde sowohl die bereits umgesetzten als auch die vorgesehenen Massnahmen der SBB zur Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen bekannt seien. Die verlangten Auflagen deckten sich zwar weitgehend mit den strategischen Absichten der SBB, doch könnten die SBB im harten Wettbewerb des Regionalverkehrs keine Auflagen akzeptieren, welche nicht auch den potentiellen Wettbewerbern gemacht würden.

**H.** Das BAV hielt in seiner Duplik vom 17. März 2000 an seinem Antrag auf Abweisung der Beschwerde und an dessen Begründung fest. Erläuternd ging das BAV sodann auf die per 1. Januar 2000 durch das

Bundesgesetz vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren (AS 1999 3071) erfolgte Revision des EBG ein, welche indes Art. 17 EBG nicht tangiere. Im Weiteren verwies es auf die Weisungen des Eidgenössischen Amtes für Verkehr (heute BAV) vom 26. Mai 1975 über bauliche und technische Vorkehren für Gehbehinderte im öffentlichen Verkehrswesen, welche gleichzeitig eine Richtlinie der Post- Telefon- und Telegraphenbetriebe (PTT) und das Reglement 200.7 der SBB bildeten. Diese Weisung enthalte in Ziff. 1.4 einen dynamischen Verweis auf die Norm SNV 521.500 der Schweizerischen Zentralstelle für Baurationalisierung (CRB) über bauliche Massnahmen für Gehbehinderte (zurzeit Ausgabe 1993).

Als Fazit hielt das BAV fest, dass Art. 17 Abs. 1 letzter Satz EBG im Plangenehmigungsverfahren für Bauten und Anlagen beziehungsweise Fahrzeuge angewandt sowie bei der Betriebsbewilligung überprüft werden müsse, dagegen bei Infrastruktur- und Personenbeförderungskonzessionen nur als Auflage verfügt werden könne, das BAV letzteres aber nicht tun solle, da es nicht zweckdienlich wäre.

Das BAV erläuterte abschliessend seine bisherigen Bemühungen und die von ihm geplante zukünftige Strategie zur Berücksichtigung der Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen.

Aus den Erwägungen:

**1.1.** Der Bundesrat ist zur Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig, wenn die angefochtene Anordnung des UVEK - die unzweifelhaft eine Verfügung im Sinne von Art. 5 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG, SR 172.021) darstellt - der Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht entzogen ist und demzufolge die Verwaltungsbeschwerde an den Bundesrat offensteht (Art. 97 ff. des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vom 16.12.1943, Bundesrechtspflegegesetz [OG], SR 173.110, und Art. 72 Bst. a sowie Art. 74 Bst. a VwVG).

**1.2.** Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist nach Art. 99 Abs. 1 Bst. d OG unter anderem ausgeschlossen gegen Verfügungen betreffend die Erteilung oder Verweigerung von Konzessionen, auf die das Bundesrecht keinen Anspruch einräumt, gleichzeitige Verfügungen über die Erteilung oder Verweigerung des Enteignungsrechts an diese Konzessionäre und die Bewilligung oder Verweigerung der Übertragung dieser Konzessionen.

**1.3.1.** Während die SBB laut Art. 4 Abs. 1 SBBG keiner Infrastrukturkonzession mehr bedürfen, benötigen sie nach Art. 5 SBBG wie jede andere Transportunternehmung für das Recht, Reisende regelmässig zu befördern, gemäss Art. 4 PBG einer Konzession (Personenbeförderungskonzession; s. Botschaft des Bundesrats vom 13.11.1996 zur Bahnreform, BBl 1997 I 909 ff., insb. 930 f., 951 f., 957 f. und 959). Diese Lösung bedeutet eine Gleichstellung der SBB mit den konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) und entspricht den Harmonisierungsbestrebungen im Rahmen der Bahnreform (a.a.O., S. 959).

**1.3.2.** Der regionale Personenverkehr bildete bereits Gegenstand der Revision des EBG vom 24. März 1995 (in Kraft seit dem 1.1.1996), mit welcher für den Regionalverkehr verschiedene Grundsätze der Bahnreform vorweggenommen wurden (siehe Botschaft des Bundesrates zur Bahnreform,

a.a.O., S. 916 f., und Botschaft über die Revision des Eisenbahngesetzes [Abgeltung und Finanzhilfen für den Regionalverkehr] vom 17.11.1993, BBl 1994 I 497 ff.). Einer dieser Grundsätze war die konsequente Durchsetzung des Bestellprinzips im Bereich des regionalen Personenverkehrs, ohne dass dabei die Bedeutung eines Grundangebots an öffentlichen Verkehrsleistungen (service public) in Frage gestellt worden wäre (siehe Botschaft Bahnreform, a.a.O., S. 916).

Vor der Bahnreform - als die Personenbeförderungskonzessionen für die einzelnen Verkehrsmittel in den entsprechenden Erlassen separat geregelt waren - hat der Bundesrat in einem Entscheid vom 7. November 1979 festgehalten, dass auf Eisenbahnkonzessionen nach Art. 5 EBG kein Rechtsanspruch bestehe (VPB 44.60). Die gleiche Rechtslage herrscht im Übrigen auch bezüglich der Luftfahrtkonzessionen (z.B. VPB 49.51 in Verbindung mit VPB 44.62), der Luftseilbahntransporte (VPB 42.139), der PTT-Konzessionen nach Art. 3 Abs. 1 des mit dem Postgesetz vom 30. April 1997 (PG, SR 783) aufgehobenen Postverkehrsgesetzes vom 2. Oktober 1924 (siehe Anhang «Aufhebung und Änderung bisherigen Rechts» zum PG, Ziff. 1, Fn. 8) und der Automobilkonzessionen (VPB 57.23).

Da der Gesetzgeber mit der Bahnreform an den Voraussetzungen für die Erteilung der Personenbeförderungskonzession nichts ändern wollte (siehe BBl 1997 I 957 f.) und die Voraussetzungen für die Konzessionserteilung nicht abschliessend geregelt sind, sondern der Konzessionsbehörde - wie bisher - ein Ermessensspielraum zugebilligt wird, besteht auch auf Personenbeförderungskonzessionen nach Art. 4 PBG kein Rechtsanspruch.

**1.3.3.** Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht ist daher ausgeschlossen, so dass gegen den Entscheid des UVEK gemäss Art. 72 ff. VwVG die Verwaltungsbeschwerde an den Bundesrat zulässig ist.

**1.4.1.** Zur Verwaltungsbeschwerde berechtigt ist nach Art. 48 Bst. a VwVG, wer durch die angefochtene Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat. Das Interesse kann sowohl rechtlicher als auch bloss tatsächlicher Art sein. Die Beschwerdeführer müssen jedoch durch den angefochtenen Entscheid stärker als jedermann betroffen sein und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache stehen; die tatsächliche oder rechtliche Situation der Beschwerdeführerin muss durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden können (siehe [BGE 124 II 504](#)).

Da das Bundesrecht Organisationen hinsichtlich der hier zu beurteilenden Verfügung kein besonderes Beschwerderecht einräumt (Art. 48 Bst. b VwVG), können Verbände nur aufgrund von Art. 48 Bst. a VwVG Beschwerde führen, das heisst wenn sie wie eine natürliche Person in ihren eigenen Interessen betroffen sind oder wenn sie ihren Statuten gemäss die Interessen einer Mehrheit oder doch einer grossen Anzahl ihrer Mitglieder vertreten, von denen jedes selbst zur Einreichung einer Beschwerde legitimiert wäre ([BGE 120 Ib 61](#), [BGE 113 Ib 365](#) und [BGE 104 Ib 382 ff.](#)).

**1.4.2.** Ob diese Voraussetzungen bei den vier Beschwerde führenden Organisationen und den sechs Beschwerde führenden Behinderten erfüllt sind, ist allerdings zweifelhaft, wird hier jedoch aus nachstehenden Gründen offen gelassen.

Nach Massgabe von Art. 8 Abs. 4 der Bundesverfassung vom 18. Dezember 1999 sieht das Gesetz Massnahmen zur Beseitigung von Benachteiligungen der Behinderten vor. Da die Gesetzgebung über den Eisenbahnverkehr nach Art. 87 BV Sache des Bundes ist, ist daher in diesem Bereich der Bund angesprochen. Bereits am 23. Dezember 1999 hat der Bundesrat den Willen bekräftigt, ein Gesetz über die Beseitigung der Benachteiligung der Menschen mit Behinderungen ausarbeiten zu lassen. Am 5. Juni 2000 hat der Bundesrat über den inzwischen erarbeiteten Entwurf eines Behindertengesetzes das Vernehmlassungsverfahren eröffnet.

Da dieser Entwurf in Art. 8 ein Beschwerderecht gesamtschweizerischer Behindertenorganisationen gegen Verfügungen nach Art. 4 PBG vorsieht und es ohne Weiteres zulässig wäre, die vorliegende Eingabe als Aufsichtsbeschwerde materiell zu prüfen, tritt der Bundesrat auf die Beschwerde der gesamtschweizerischen Behindertenorganisationen (Beschwerdeführer 1-4) ein. Diese Praxis wird nach dem Erlass des geplanten Behindertengesetzes neu zu beurteilen sein.

Die Legitimation der Beschwerde führenden natürlichen Personen, insbesondere auch die Frage, ob insoweit unzulässige Popularbeschwerden vorliegen, kann unter diesen Umständen offen gelassen werden.

**1.4.3.** Eine materielle Frage und nicht eine Frage der Beschwerdelegitimation ist, was Gegenstand einer bestimmten Verfügung bilden kann.

**1.5.** Auf die im Übrigen form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde ist daher einzutreten.

**2.** Wie bereits erwähnt, benötigen die SBB gemäss Art. 4 Abs. 1 SBBG keine Infrastrukturkonzession, wovon die Beschwerdeführer in ihrer Replik vom 11. Februar 2000 nun auch selbst ausgehen.

Die Bundesrechtskonformität der angefochtenen Verfügung ist daher nur unter dem Titel einer Personenbeförderungskonzession zu prüfen.

**3.** Nach Art. 2 SBBG sind die SBB eine seit dem 12. Juli 1999 im Handelsregister eingetragene spezialgesetzliche Aktiengesellschaft mit Sitz in Bern.

Deren Kernaufgabe ist nach Art. 3 SBBG die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr, namentlich in der Bereitstellung der Infrastruktur, im Personenverkehr, im regionalen Personenverkehr und im Güterverkehr sowie in den damit zusammenhängenden Bereichen (Abs. 1). Die SBB sind nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen (Abs. 2, Satz 1).

Für jeweils vier Jahre erarbeitet der Bundesrat mit den SBB die Ziele und legt sie in einer Leistungsvereinbarung fest; bei deren Erarbeitung sind die Kantone anzuhören (Art. 8 SBBG).

Das Eisenbahngesetz und dessen Ausführungserlasse finden auf die SBB insoweit Anwendung, als das SBBG keine Sonderregelung enthält. Hinsichtlich der Personenbeförderungskonzession findet schliesslich kraft des Verweises in Art. 5 SBBG das Personenbeförderungsgesetz (Art. 4 und dessen Ausführungserlasse) Anwendung.

4. Das BAV und das UVEK haben das erstmalige Gesuch der SBB um Erhalt einer Personenbeförderungskonzession nicht in einem Verfahren betreffend die Erteilung einer Konzession (Neukonzession), sondern in einem Konzessionserneuerungsverfahren behandelt.

Sie stützten sich dabei auf das Übergangsrecht der EBG-Änderung vom 20. März 1998, wonach bestehende Konzessionen in Kraft bleiben. Sofern die bisherige Konzession nichts anderes bestimmt, gilt sie bis zu ihrem Ablauf sowohl als Konzession für den Bau und Betrieb der Infrastruktur wie auch als Konzession für die regelmässige Personenbeförderung im Sinne von Art. 4 PBG. Aus dieser Bestimmung komme zum Ausdruck, dass notwendige Änderungen nicht unmittelbar nach der Bahnreform vorzunehmen seien, sondern erst, wenn sich die Notwendigkeit dazu ergebe.

Diese Bestimmung sei zwar auf die SBB, welche die Personenbeförderung bislang aufgrund des SBB-Gesetzes durchgeführt hätten, nicht direkt anwendbar, doch dürfe den SBB dadurch gegenüber anderen Unternehmen kein Nachteil erwachsen.

Aufgrund dieser Ausgangslage teilte das BAV den SBB bereits am 8. April 1997 mit, dass damit zu rechnen sei, dass den SBB nach Inkrafttreten der Bahnreform eine Konzession erteilt werde, die das ganze von ihr bisher betriebene Netz einschliesse, wobei es sich dem Sinne nach um die Erneuerung eines bestehenden Transportrechts handeln werde. Die Erteilung einer Konzession für jede Linie erscheine weder geboten noch vom Aufwand her als angemessen.

Die Durchführung eines Verfahrens bloss betreffend eine Konzessionserneuerung erachtet der Bundesrat als sachgerecht; es hätte Sinn und Zweck der Bahnreform widersprochen, wenn für die SBB ein Verfahren betreffend die Erteilung einer neuen Konzession eingeleitet worden wäre. Eine Ungleichbehandlung der SBB in dem Sinne, dass sie im Gegensatz zu den KTU übergangsrechtlich nicht geschützt worden wären, entspräche nicht dem Willen des Gesetzgebers, der die SBB zwar dem Wettbewerb mit den KTU aussetzen, sie dabei aber nicht durch eine solche Ungleichbehandlung behindern wollte.

Dadurch dass das Gesuch der SBB verfahrensrechtlich als Konzessionserneuerung behandelt wird, wird indes nicht präjudiziert, welche materiellen Fragen im Rahmen dieses Verfahrens zu prüfen sind.

5. Nach Art. 2 PBG hat der Bund, unter Vorbehalt der hier nicht einschlägigen Art. 3 und 6, das ausschliessliche Recht, Reisende mit regelmässigen Fahrten zu befördern, soweit dieses Recht nicht durch andere Erlasse eingeschränkt ist. Das UVEK kann nach Anhören der betroffenen Kantone für die gewerbsmässige Beförderung von Reisenden mit regelmässigen Fahrten Konzessionen erteilen (Art. 4 Abs. 1 PBG).

Die Konzessionen lauten auf eine oder mehrere Linien (durchgehende Fahrten von Kursen mit gleichem Anfangs- und Endpunkt; siehe Art. 4 Abs. 2 VPK).

Der Inhalt der Personenbeförderungskonzession ergibt sich nicht nur aus der Umschreibung des Gegenstandes derselben, sondern auch indirekt durch den Regelungsinhalt anderer Verfügungen (z.B. jenen der Infrastrukturkonzession). Im Weiteren kann Inhalt der Personenbeförderungskonzession nur bilden, was überhaupt verfügungsweise zu regeln ist; nicht verfügungsweise zu regeln ist aufgrund der Bahnreform insbesondere das Bestellverfahren (siehe hinten, E.7).

**6.** Strittig ist vorliegend der Anwendungsbereich von Art. 17 Abs. 1 EBG. Die Beschwerdeführer machen geltend, diese Bestimmung sei auch im Falle der Erneuerung einer Konzession zu prüfen, und die Erneuerung sei zu verweigern, wenn sich ergebe, dass die Anliegen der mobilitätsbehinderten Menschen nicht angemessen berücksichtigt seien.

**6.1.** Im Vierten Abschnitt «Bau, Planung und Betrieb» bestimmt Art. 17 Abs. 1 EBG, dass die Bahnanlagen und Fahrzeuge nach den Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes und gemäss dem Stand der Technik zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern sind. Die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen sind angemessen zu berücksichtigen.

Der heutige Titel des Vierten Abschnitts stammt aus der Revision des EBG vom 8. Oktober 1982, bei welcher er wegen der Einfügung von Bestimmungen über die Planung (unter dem Marginalie «II. Planung.») entsprechend mit «Planung» ergänzt wurde (siehe Botschaft des Bundesrates vom 1.12.1980 über die Änderung des Eisenbahngesetzes, BBl 1981 I 331).

Eine Durchsicht der nicht die Planung betreffenden Bestimmungen dieses Vierten Abschnittes (Sicherheitsbestimmungen, Ersatzpflicht für schädigende Eingriffe in fremde Rechte, Beschränkungen im Interesse der Bahnsicherheit, Signal- und Fernmeldeanlagen, Bahnpolizei, Kreuzungen mit anderen Anlagen, technischer und betrieblicher Anschluss an andere Bahnen, Betriebsunterbruch, Nebenbetriebe sowie Entscheide über einschlägige Streitigkeiten) zeigt, dass dabei nicht der Bahnbetrieb im Sinne der Personenbeförderung behandelt wird, sondern eher technische Aspekte des Bahnbetriebs.

Aus dem Titel des Vierten Abschnitts können daher keine inhaltlichen Schlüsse in Bezug auf Art. 17 Abs. 1 EBG gezogen werden.

**6.2.** Wie das UVEK in seiner Vernehmlassung vom 10. Dezember 1999 zutreffend festgehalten hat, wurde der zweite Satz von Art. 17 Abs. 1 EBG «Die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen sind angemessen zu berücksichtigen.» anlässlich der Revision des EBG vom 20. März 1998 nicht schon vom Bundesrat (siehe Botschaft des Bundesrates vom 13.11.1996, BBl 1997 I 976), sondern erst im Rahmen der parlamentarischen Beratung durch die Kommission des Nationalrates eingebracht (AB 1998 N 14 f.). Die von der Kommission einstimmig vorgeschlagene Ergänzung wurde nicht näher begründet; es wurde bloss darauf hingewiesen, dass auch das Europäische Parlament am 14. Januar 1998 einen entsprechenden Beschluss gefasst habe (AB 1998 N 13).

Im Ständerat hielt der Berichterstatter dann allerdings zuhanden des Protokolls ausdrücklich fest, dass es sich nicht um eine wesentliche Änderung handeln könne und bereits mit der Revision des EBG von 1993 im Zusammenhang mit der Neuregelung des regionalen Personenverkehrs eine

analoge Bestimmung erlassen worden sei, insoweit es um die Festlegung des Leistungsangebots gehe (Art. 51 Abs. 3 EBG). Die Kommission lege Wert darauf, dass mit dieser Bestimmung kein klagbarer Anspruch auf Verwirklichung irgendwelcher Massnahmen begründet werden könne; es handle sich vielmehr um eine Anweisung an die verantwortlichen Behörden, den Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen in angemessener Weise Rechnung zu tragen, womit auch dem Prinzip der Verhältnismässigkeit Genüge getan sei. Damit würden die Anliegen der Mobilität behinderter Menschen nicht nur für die Gestaltung des Rollmaterials, sondern auch generell für den Bau von Bahnanlagen berücksichtigt (Votum Danioth, AB 1998 S 282).

**6.3.** Konzessionsgesuche haben nach Bst. I des nach Art. 20 Abs. 2 VPK erlassenen Anhangs I zur VPK unter anderem Angaben zu enthalten, wie weit die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen berücksichtigt sind. Diese Bestimmung ist indes bewusst in zurückhaltender Weise formuliert, weshalb aus ihr keine Pflicht abgeleitet werden kann, die angemessene Berücksichtigung der Interessen mobilitätsbehinderter Menschen zwingend im Verfahren betreffend die Erteilung von Personenbeförderungskonzessionen zu prüfen. Sie soll aber gewährleisten, dass das BAV anstehende Probleme mobilitätsbehinderter Menschen rechtzeitig erkennen und - in den dazu vorgesehenen Verfahren - auch Lösungen entgegenführen kann. Von Bedeutung ist Bst. I von Anhang I zur VPK dagegen bei der Konzessionierung von Automobillinien; da hier nur eine Konzession (die Personenbeförderungskonzession) erforderlich ist, werden auch die Fahrzeuge und Anlagen im Rahmen der Erteilung dieser Konzession geprüft.

**6.4.** Das UVEK ist daher zu Recht davon ausgegangen, dass Art. 17 Abs. 1 EBG nicht verlangt, die Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen im Rahmen von Personenbeförderungskonzessionen zu berücksichtigen. Diesen Anliegen ist vielmehr - entsprechend dem Wortlaut der Bestimmung - bei der Bewilligung von konkreten Bahnanlagen und Fahrzeugen Rechnung zu tragen.

**7.** Im Sechsten Abschnitt «Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes» regelt Art. 51 EBG das Leistungsangebot und das Bestellverfahren. Bei der Festlegung des Leistungsangebots, beinhaltend Angebotskonzept und Preise, sowie bei der Abgeltung wird in erster Linie die Nachfrage berücksichtigt. Weiter werden - unter anderem - insbesondere die Anliegen der Behinderten (Bst. e) in Betracht gezogen.

Aus den Materialien (siehe Botschaft des Bundesrates vom 17.11.1993 zur Revision des EBG vom 24.3.1995, BBl 1994 I 530 ff.) ergibt sich klar, dass Art. 51 EBG («Leistungsangebot und Bestellverfahren») allein die materiellen Voraussetzungen der Abgeltung regelt. Art. 51 Abs. 2 Bst. e EBG, Berücksichtigung der Anliegen Behinderten, können Bund und Kantone daher ausschliesslich im Verfahren betreffend die Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes Geltung verschaffen, wobei bei Differenzen auf Beschwerde hin letztinstanzlich der Bundesrat entscheidet (Art. 51 Abs. 4 EBG).

Daraus ergibt sich ohne Weiteres, dass die Beschwerdeführer auch aus Art. 51 EBG keine Pflicht der Konzessionsbehörde ableiten können, im Rahmen von Verfahren betreffend die Erneuerung einer Personenbeförderungskonzession prüfen zu müssen, ob den Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen im Rahmen des Bahnbetriebes angemessen Rechnung getragen worden ist.

**8.** Das UVEK hat daher im angefochtenen Entscheid zu Recht festgehalten, dass die Bestimmungen von Art. 17 Abs. 1 sowie Art. 51 Abs. 2 Bst. e EBG grundsätzlich im Rahmen von Infrastrukturkonzessionen - welche die SBB indes nicht benötigen -, Plangenehmigungen oder Baubewilligungen beziehungsweise im nicht verfügungsweise abzuwickelnden Bestellverfahren zu berücksichtigen sind. Hinsichtlich des in Art. 8 des Entwurfs zu einem Behindertengesetz vorgesehenen Beschwerderechts gesamtschweizerischer Behindertenorganisationen gegen Verfügungen nach Art. 4 PBG wird noch zu prüfen sein, ob dieses auf bestimmte Kategorien von Personenbeförderungskonzessionen einzuschränken ist.

Die angefochtene Konzession, welche mit keinen Auflagen betreffend die Berücksichtigung der Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen verbunden ist, verletzt somit kein Bundesrecht.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass im Rahmen dieser Verfahren konkret und damit wirkungsvoll auf die Anliegen Behinderter eingegangen werden kann. Entsprechende Auflagen im vorliegenden Konzessionsverfahren bergen hingegen die Gefahr in sich, dass sie allzu schematisch sind und für den Betrieb der Bahn zu starre Vorgaben machen.

**9.** Dieser Entscheid steht nicht im Widerspruch zu Art. 8 Abs. 4 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 und zu den laufenden Bestrebungen, die tatsächliche Gleichstellung Behinderter zu fördern.

In seiner Duplik hat das BAV auf die von ihm als massgeblich erachteten Weisungen des Eidgenössischen Amtes für Verkehr (heute BAV) vom 26. Mai 1975 über bauliche und technische Vorkehrungen für Gehbehinderte im öffentlichen Verkehrswesen hingewiesen. Diese bildeten gleichzeitig eine Richtlinie der PTT und das Reglement 200.7 der SBB und enthielten in Ziff. 1.4 einen dynamischen Verweis auf die Norm SNV 521.500 der Schweizerischen Zentralstelle für Baurationalisierung CRB über bauliche Massnahmen für Gehbehinderte (zurzeit Ausgabe 1993).

Da das UVEK erklärt hat, den Anliegen mobilitätsbehinderter Menschen - auch vorausschauend - stärker und damit angemessen Rechnung tragen zu wollen, geht der Bundesrat auch davon aus, dass diese Politik umgesetzt wird. Dies ist insbe-

sondere aufgrund der Befürchtung der Beschwerdeführer gemäss Brief vom 5. April 2000 von Bedeutung, wonach die SBB den Erlass eines neuen Rollstuhlkonzepts planen sollen (so genanntes Neukonzept vom 28.5.2000), welches die Situation mobilitätsbehinderter Menschen markant verschlechtere. Das UVEK wird eine solche Entwicklung mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln zu verhindern wissen.

**10.** Die Beschwerde ist daher abzuweisen.

## **JAAC 65.24 - Entscheid des Bundesrates vom 23. August 2000**

In	Verwaltungspraxis der Bundesbehörden
Dans	Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération
In	Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione
Jahr	2001
Année	
Anno	
Band	65
Volume	
Volume	
Seite	---
Page	
Pagina	
Ref. No	150 005 123

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.