

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Prozess

**Eisenbahngesetz. Änderung (Umsetzung technischen Säule des 4. EU-  
Eisenbahnpakets) (BRG 23.024)**

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Ackermann, Marco  
Baltisser, Lena

## Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahngesetz. Änderung (Umsetzung technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets) (BRG 23.024), 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 05.05.2025.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1

## Abkürzungsverzeichnis

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>EBG</b>	Eidgenössisches Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>BehiG</b>	Behindertengleichstellungsgesetz

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>BFEG</b>	Bureau fédéral de l'égalité entre femmes et hommes
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>LHand</b>	Loi sur l'égalité pour les handicapés

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 22.02.2023  
MARCO ACKERMANN

Im Februar 2023 veröffentlichte der Bundesrat die **Botschaft zur Revision des Eisenbahngesetzes** (EBG), mit welcher die **technische Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets** ins Schweizer Recht übernommen werden soll. Damit Rollmaterial im internationalen Bahnverkehr eingesetzt werden kann, musste es bis vor wenigen Jahren in jedem betroffenen Land ein Zulassungsverfahren durchlaufen. Im Zuge der sogenannten technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets – 4RP(TP) – hatte die EU im Jahr 2016 die entsprechenden Verfahren vereinfacht, harmonisiert und die Zuständigkeit für die Zulassung von grenzüberschreitendem Verkehr an die europäische Eisenbahnagentur ERA delegiert. Eine entsprechende Übergangsvereinbarung mit der ERA, die es den Schweizer Unternehmen erlaubte, an den EU-Verfahren teilzunehmen, laufe Ende 2023 aus. Mit der Anpassung des Eisenbahngesetzes plante der Bundesrat nun in einem zweiten Schritt, die Schweizer Gesetzgebung an jene der EU anzupassen, die Verfahren zu vereinfachen und damit den grenzüberschreitenden Bahnverkehr im Bereich des Personenverkehrs wie auch des alpenquerenden Güterverkehrs zu stärken. Der Bundesrat merkte an, dass eine vollständige Teilnahme an den EU-Verfahren zusätzlich einer späteren Ergänzung im Landverkehrsabkommen (LVA) Schweiz-EU bedürfe. Aufgrund der offenen institutionellen Fragen nach dem Abbruch der Verhandlungen zum Institutionellen Rahmenabkommen sei dies aber derzeit nicht möglich. Eine Anpassung des Schweizer Eisenbahngesetzes im «Hinblick auf eine künftige Übernahme des 4RP(TP) ins LVA» erachtete der Bundesrat in seiner Botschaft als «dennoch zweckmässig».

In der **Vernehmlassung**, welche von Ende 2021 bis Ende März 2022 durchgeführt worden war, war der bundesrätliche Entwurf grösstenteils auf positive Resonanz gestossen, wie der Bundesrat in seiner Botschaft festhielt. Unter den 50 eingegangenen Stellungnahmen äusserten nur die SVP und der Dachverband Inclusion Handicap (IH) erhebliche Vorbehalte. Die SVP kritisierte die politische und institutionelle Anbindung an die EU. IH monierte die fehlende Berücksichtigung der Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen sowie den möglichen Verlust des Verbandsbeschwerderechts bei den entsprechenden Verfahren. Gegenüber der Aargauer Zeitung befürchtete Verbands-Co-Präsidentin Maya Graf (gp, BL), dass Schienenfahrzeughersteller sowie Eisenbahnunternehmen auch für rein nationale Angebote die entsprechenden Zulassungen bei der ERA und nicht mehr wie bis anhin beim BAV beantragen könnten, wodurch Schweizer Gesetze – namentlich das Verbandsbeschwerderecht oder Bestimmungen des BehiG – umgangen werden könnten. In seiner Botschaft wollte der Bundesrat jedoch die Entscheidung, ob Bewilligungen der ERA für den Betrieb auf dem Schweizer Normalspurnetz möglich sein sollen, im LVA festlegen und davon abhängig machen, ob «die zentralen Errungenschaften des schweizerischen Eisenbahnsystems gewährleistet bleiben». Die SBB als grösste Schweizer Eisenbahngesellschaft begrüsst die Revision, wünschten jedoch, dass die Branche bei der Umsetzung miteinbezogen werde und das BAV die strategische Koordination zwischen den involvierten Stellen in der Schweiz und der europäischen Eisenbahnagentur übernehme.<sup>1</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 13.06.2023  
MARCO ACKERMANN

Im April 2023 befasste sich die zuständige **KVF-SR** mit der **Änderung des Eisenbahngesetzes** zur Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets. Oppositionslos trat die Kommission auf die Vorlage des Bundesrates ein und begrüsst ein einheitliches europäisches Zulassungsverfahren für neues Rollmaterial. Knackpunkt war einzig die Einhaltung des BehiG und des Beschwerderechts für Verbände. Eine von Hans Stöckli (sp, BE) angeführte Minderheit war der Ansicht, dass das Verbandsbeschwerderecht von Behindertenorganisationen nach EU-Recht eingeschränkt werde und forderte deshalb, dass das BAV weiterhin für die Überwachung der Einhaltung des BehiG zuständig bleibt. Die Kommissionsmehrheit entgegnete, dass auch im EU-Verfahren Beschwerde betreffend die Rechte von Behinderten eingereicht werden könne, wenn eine solche Beschwerde von Einzelpersonen ausgehe. Verbände könnten in der Folge diese Personen unterstützen oder vertreten.

In der Sommersession 2023 stand der Entwurf im **Ständerat** zur Debatte. Dieser trat stillschweigend auf die Vorlage ein. Für Diskussionen sorgte wiederum die Frage der Zuständigkeiten des BAV bei der Berücksichtigung des BehiG. Die Minderheit Stöckli scheiterte mit dem Antrag, dass das BAV im Vorfeld einer Zulassung durch die ERA eine Vorprüfung nach BehiG vornimmt. Mit diesem «Swiss Finish» hätte sichergestellt werden sollen, dass Verbände Beschwerde einreichen könnten, falls die Autonomie von Menschen mit Behinderung im ÖV nicht gewährleistet ist. Mit 29 zu 11 Stimmen bei 1 Enthaltung lehnte der Ständerat diesen Zusatz jedoch ab. Kommissionssprecher Hans Wicki (fdp, NW) bezeichnete die Forderung als «nicht realistisch», da die ERA damit Schweizer Recht hätte übernehmen müssen, dafür aber keine rechtliche Grundlage besitze. Zudem wären damit faktisch wieder zwei parallele Prüfungen nötig geworden, was dem Ziel der Vorlage zuwiderlaufe. Bundesrat Albert Rösti fügte des Weiteren an, dass die ERA weiterhin dazu angehalten sei, nationale technische Vorschriften – inklusive Vorgaben zum Behindertengleichstellungsgesetz – zu beachten, weshalb die Ergänzung nicht erforderlich sei. In der Gesamtabstimmung stimmte die kleine Kammer der Harmonisierung im Bahnsektor schliesslich einstimmig zu.<sup>2</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 12.09.2023  
LENA BALTISSE

Nachdem der Ständerat die bundesrätliche Vorlage ohne Änderungen gutgeheissen hatte, beugte sich in der Herbstsession 2023 auch der Nationalrat über die Botschaft zur **Änderung des Eisenbahngesetzes (EBG)** sowie zur **Umsetzung der technischen Säule des 4. EU-Eisenbahnpakets**. Für die KVF-NR erläuterten Isabelle Pasquier-Eichenberger (gp, NE) und Kurt Fluri (fdp, SO) die grosse Bedeutung der Harmonisierung technischer Vorgaben für die exportorientierte Bahnindustrie der Schweiz sowie für den Personenverkehr. Die Kommissionsmehrheit beantragte ihrem Rat, dem bundesrätlichen Entwurf vorbehaltlos zuzustimmen. Auch Bundesrat Albert Rösti unterstrich die Wichtigkeit des Eisenbahnpakets für den internationalen Eisenbahnverkehr, dessen integraler Bestandteil die Schweiz sei. Die grosse Kammer beschloss daraufhin Eintreten ohne Gegenantrag.

Anlass zu Diskussionen gab aber wie bereits im Ständerat das Verbandsbeschwerderecht von Behindertenorganisationen: KVF-NR-Mitglied Bruno Storni (sp, TI) beantragte dem Nationalrat mit einem Minderheitsantrag, das Verbandsbeschwerderecht für Behindertenorganisationen explizit in die Vorlage aufzunehmen, um das Behindertengleichstellungsgesetz einzuhalten. Er forderte, dass das BAV seine Aufgaben und Funktionen bezüglich der Gleichstellung von Menschen mit Behinderung im Schienenverkehr beibehalte. Das EU-Recht gehe im Bereich der Barrierefreiheit des öffentlichen Verkehrs weniger weit als das Schweizer Recht und bisher seien bei der European Railway Association (ERA) nur Teilaspekte der Schweizer Anforderungen aufgegriffen worden. Die Kommissionsmehrheit hatte sich laut Fluri mit 14 zu 6 Stimmen bei 3 Enthaltungen gegen den Minderheitsantrag ausgesprochen, da mit diesem die angestrebte Harmonisierung und Verfahrensbeschleunigung teilweise aufgehoben würde und die «verfassungsrechtlich zugesicherte Autonomie von Menschen mit Behinderungen» im bundesrätlichen Entwurf gewährleistet sei. Mitte und GLP teilten die Meinung der Kommissionsmehrheit und stellten sich gegen den Minderheitsantrag. Unterstützung fand der Antrag bei der SP und den Grünen. Die Fraktionen der SVP und FDP verzichteten auf ein Votum.

Auch der Bundesrat lehnte das Anliegen Stornis ab, da der Antrag «mit dieser Vorlage unvereinbar» sei. Die Zulassungsverfahren würden laut Rösti so wieder erschwert. Das BAV prüfe weiterhin die Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes, worüber es der ERA Bericht erstatte. Die spezifischen Schweizer Anforderungen würden dadurch von der ERA berücksichtigt. Das Schweizer Verbandsbeschwerderecht sei zudem nicht mit den EU-Bestimmungen vereinbar. Rösti versicherte aber, dass betroffene Personen weiterhin Beschwerde einlegen könnten. Der Nationalrat lehnte den Minderheitsantrag schlussendlich mit 121 zu 70 Stimmen ohne Enthaltung ab.

In der Gesamtabstimmung hiess die grosse Kammer den bundesrätlichen Entwurf sodann – wie bereits der Ständerat – einstimmig gut.

Noch in derselben Session kam die Vorlage in die **Schlussabstimmung**. Beide Räte sprachen sich einstimmig bei 195 bzw. 44 zu 0 Stimmen ohne Enthaltungen für die Annahme des Entwurfs aus, womit das Geschäft **erledigt** war.<sup>3</sup>

---

1) BBI 2023 703; BBI 2023 704; Bericht Vernehmlassung vom Januar 2023; Stellungnahme SBB vom 1.4.22; AZ, 31.3.23

2) AB SR, 2023, S. 586 ff.; Medienmitteilung KVF-SR vom 4.4.23

3) AB NR, 2023, S. 1527 ff.; AB NR, 2023, S. 2156; AB SR, 2023, S. 1026