



§ 2. Die Kontrollingenieure und  
rüber zu wachen, dass den bestehend  
griffen diejenigen über die technische  
r Aufsichtsbehörde getroffenen Anor  
lagen und das Betriebsmaterial fortw  
werden, der einen sichern Betrieb gew  
hmen zur Verhütung von Unfällen g  
erkehr p

**150**

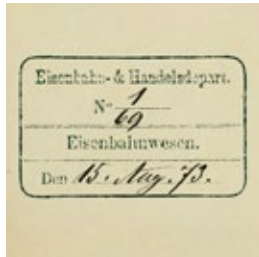
**1873-2023**

**JAHRE**

**BAV**

**BUNDESAMT FÜR VERKEHR**

Neben den ihnen durch dieses Regl  
aufsichtsdienstes haben die Kontrollb



## INHALT

VORWORT	3
<b>DIE GESCHICHTE DES BAV</b>	<b>4</b>
ZUSAMMENFASSUNG	5
VORLÄUFER IM POST- UND BAUDEPARTEMENT UND IM DEPARTEMENT DES INNERN (1849–1873)	6
DIE EISENBABNABTEILUNG IM EISENBABNDEPARTEMENT (1873–1935)	8
WICHTIGSTE DATEN	9
DAS EIDGENÖSSISCHE AMT FÜR VERKEHR (1935–1979)	15
VERKEHRSPOLITISCHE MEILENSTEINE	18
DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR (SEIT 1979)	20
DIE BAV-DIREKTOREN	21
<b>DAS BAV IN DER GEGENWART</b>	<b>22</b>
DIE AUFSICHTSFUNKTION DES BAV	25
<b>DAS BAV AUF DEM WEG IN DIE ZUKUNFT</b>	<b>26</b>





## **VORWORT**

Das BAV wurde vor 150 Jahren gegründet, um das weitgehend unkoordiniert entstandene System von Privatbahnen im Dienste des Landes zu ordnen, es aus einer nationalen Optik zu beaufsichtigen und um den grenzüberschreitenden Verkehr mit dem Ausland abzustimmen.

Das Amt passte sich immer wieder an neue Gegebenheiten und Entwicklungen an. Es organisierte sich laufend neu und änderte mehrmals seinen Namen. Geblieben ist die Kernaufgabe: Das BAV unterstützt und beaufsichtigt die Transportunternehmen und entwickelt das System des öffentlichen Verkehrs (öV) unter Einbezug der Kantone weiter. Der Schienenverkehr ist dabei das Rückgrat des öV geblieben. Das Amt sorgt dafür, dass die Unternehmen die vielen Passagierinnen und Passagiere jeden Tag sicher, komfortabel, pünktlich, zuverlässig und umweltfreundlich von A nach B bringen können. Das BAV unterstützt mit seiner Tätigkeit eine zeitgemässe Mobilität – und wird das auch in Zukunft tun.

Es ist sehr befriedigend, gemeinsam mit 350 motivierten Mitarbeitenden Tag für Tag an etwas Grossem zu arbeiten. Wir arbeiten an einem System, für das wir im Ausland bewundert werden und das unsere persönliche Zeit überdauert. Das motiviert mich und darauf bin ich stolz.

*Dr. Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr*

# DIE GESCHICHTE DES BAV

**Bundeshaus West** | Die Eisenbahnabteilung wurde nach der Gründung 1873 im einzigen bereits bestehenden Bundesgebäude untergebracht: Bundesrat, Parlament und Bundesverwaltung hatten dort ihren Sitz.





## ZUSAMMENFASSUNG

2023 wird das BAV 150 Jahre alt. Es wurde auf den 1. April 1873 – ein Vierteljahrhundert nach der Gründung des schweizerischen Bundesstaates – als «Eisenbahnabteilung» ins Leben gerufen. Dies geschah aus dem Bestreben, das weitgehend unkoordiniert entstandene System von Privatbahnen im Dienste des Landes zu ordnen und eine abgestimmte Verkehrspolitik gegenüber dem Ausland sicherzustellen. Die Eisenbahnabteilung war zuerst im Eisenbahn- und Handelsdepartement angesiedelt, ab 1879 im Post- und Eisenbahndepartement, später im Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und im Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. 1850 bis 1852 hatte das Amt bereits für kurze Zeit eine Vorläuferorganisation gehabt, das Eisenbahnbureau im Post- und Baudepartement.

Das Amt wurde bis 1922 von je einem technischen und einem administrativen Inspektor bzw. Direktor geführt, bis diese Funktionen vereint wurden. 1919 gab es die Aufsicht über die 1902 gegründete SBB ab; diese verwaltete und beaufsichtigte sich als Staatsbahn fortan selber. 1935 wurde das Amt in Eidgenössisches Amt für Verkehr (EAV), 1979 in Bundesamt für Verkehr (BAV) umbenannt. Schrittweise wurde das Amt zu einer umfassenden Aufsichts-, Finanzierungs- und Regulierungsbehörde für den gesamten öffentlichen Verkehr mit Eisenbahn-, Tram-, Bus-, Seilbahn- und Schiffsverkehr sowie Zulassungsbehörde für den Strassengüterverkehr. Zwischen 1935 und 1981 war das EAV bzw. BAV auch zuständig für die Tourismusförderung. Im Jahr 2000 übernahm es wieder die Aufsicht über die SBB, da diese mit der Bahnreform als Unternehmen organisiert und aus der Bundesverwaltung ausgegliedert wurde.

Seit 1873 wurde das Amt von 18 Direktoren – ausschliesslich Männern – geführt. Dies unter der politischen Führung von 25 Departementsvorsteherinnen und -vorstehern.

Die verschiedenen Epochen in der Geschichte des BAV sind unterschiedlich gut dokumentiert. Am besten aufgearbeitet sind die ersten Jahrzehnte. Dies dank einem

Buch, welches 1914 zum 40-jährigen Bestehen des Amtes verfasst wurde. Die nachfolgenden Darstellungen basieren auf einer Vielzahl von Quellen und Sekundärliteratur. Sie haben nicht den Anspruch, vollständig zu sein, sondern stellen eine Annäherung an die Entwicklung des BAV im Verlauf seiner 150 Jahre dar.

## VORLÄUFER IM POST- UND BAUDEPARTEMENT UND IM DEPARTEMENT DES INNERN (1849–1873)

Nach der Gründung des schweizerischen Bundesstaates im Jahr 1848 herrschte weitgehend Einigkeit, dass die Schaffung eines Eisenbahnnetzes eine der ersten grossen Aufgaben des neuen Staatswesens sei – selbst wenn eine klare Verfassungsgrundlage dafür noch fehlte. Die Bundesversammlung beauftragte den Bundesrat 1849, den Plan zu einem schweizerischen Bahnnetz vorzulegen, ein Gesetz zur Abtretung von Privatrechten vorzubereiten und Vorschläge über die Beteiligung des Bundes beim Bau des Netzes bzw. über die Bedingungen für Privatgesellschaften zu erarbeiten. Die Erfüllung dieses Auftrages veranlasste den Bundesrat, Anfang 1850 ein technisches Eisenbahnbureau unter Leitung von Ingenieur Gottlieb Koller aus Winterthur einzurichten, angegliedert an die Abteilung für Bauwesen im Post- und Baudepartement.

Koller trieb seine Arbeiten unter Einbezug in- und ausländischer Experten rasch voran. Der Plan für ein schweizerisches Bahnnetz wurde zügig erstellt, und der Bundesrat konnte im Frühling 1851 seine Botschaft betreffend das erste Eisenbahngesetz an die Bundesversammlung überweisen. Das Eisenbahnbureau wurde vorläufig mit Aufträgen für die Beratungen der Kommission des Nationalrates und mit der Sammlung von statistischen Angaben sowie mit der Zusammenstellung von Profilen und Rentabilitätsberechnungen weiter beschäftigt. Auch

befasste es sich bereits mit Studien für die Erstellung einer Alpenbahn. Das Parlament überliess dann aber im Gesetz vom 28. Juli 1852 den Bau und Betrieb der Eisenbahnen der Privatwirtschaft und die Konzessionierung den Kantonen – gegen den Willen des Bundesrates und der nationalrätlichen Kommission. So blieb dem Eisenbahnbureau nichts anderes übrig, als seine Arbeit einzustellen.

Der Bund hatte mit dem ersten Eisenbahngesetz nur die Kompetenz, die kantonalen Konzessionen zu genehmigen. Einziger Ablehnungsgrund war die Verletzung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft. Bei der Ablehnung von Konzessionsgesuchen durch die Kantone hatte der Bund – *«im Interesse der Förderung des Baues von Eisenbahnen»* – das letzte Wort.

Vorschriften bezüglich der Linienführung, der Koordination unter den Bahngesellschaften oder der Tarife gab es nicht. Die Finanzierung erfolgte über – oft ausländisches – Privatkapital sowie mit Beiträgen von Kantonen und Gemeinden.

## VOM EISENBAHNBUREAU ZUM BAUWESEN

Das Personal des Eisenbahnbureaus wurde nun für Arbeiten der Telegraphenverwaltung eingesetzt. 1852/3 wurde es aufgehoben, nachdem zuvor dessen Akten noch geordnet und der Telegraphendirektion zur Aufbewahrung übergeben worden waren. In der Folge wurden Eisenbahnfragen auf Bundesebene – wenn überhaupt – im Rahmen des übrigen Bauwesens erledigt, zuerst durch einen Beamten der Postverwaltung, dann durch den Telegraphendirektor. Dieser blieb auch zuständig, als das Bauwesen per 1860 vom Postdepartement an das Departement des Innern übergeben wurde. In Bezug auf die Eisenbahnen konnte nur «das Allernotwendigste» behandelt werden.

	1873	1935	1979	2023
Name des Amtes	Eisenbahnabteilung	Eidgenössisches Amt für Verkehr	Bundesamt für Verkehr	Bundesamt für Verkehr
Direktor	Leopold Stanislaus Blotnitzki (technischer Inspektor) und Huldreich Arnold Seifert (administrativer Inspektor)	Vizedirektor Paul Kradolfer (ad interim)	Peter Trachsel	Peter Füglistaler
Standort	Bundeshaus West	Bundeshaus Nord	Bundeshaus Nord (später Bollwerk) und verschiedene Aussenstandorte	Ittigen
Anzahl Mitarbeitende	4	Ca. 40	Ca. 120	Ca. 350

Die Verordnung über die technische Einheit im schweizerischen Eisenbahnwesen vom 9. August 1854 umfasste gerade einmal vier Seiten. Es handelt sich quasi um die erste Version der heutigen Eisenbahnverordnung (EBV) und ihrer Ausführungsbestimmungen (AB-EBV). Während die damalige Verordnung auf den vier Seiten 20 Artikel enthielt, sind es in der EBV aktuell 84 Artikel auf 63 Seiten, während die AB-EBV 540 Seiten stark ist.

In der Verordnung geregelt wurde namentlich die Spurweite (4,784 Fuss = 1,435m). Dies legte die Grundlage für das heutige Normalspurnetz. Dazu kamen die Gleisabstände und Kurvenradien, das Lichtraumprofil und die maximalen Abmessungen der Fahrzeuge.

Der Bund legte mit dem ersten Eisenbahngesetz von 1852 zudem «die Pflicht der Eisenbahnunternehmungen zur Gewährung des Anschlusses untereinander» fest. Überdies hielt er die Bahnen dazu an, Militärtransporte zur Hälfte der niedrigsten von ihnen angewendeten Taxe durchzuführen und sicherte sich die Kompetenzen bei Eisenbahnangelegenheiten im Verhältnis zum Ausland.

## PROBLEME DER KANTONALEN HOHEIT

Die 1852 eingeführte Kompetenzordnung reichte nicht aus, um die in erbittertem Konkurrenzkampf stehenden Privatbahnen angemessen zu beaufsichtigen und ein sinnvolles nationales Netz zu schaffen:

*«Der Mangel einer wirksamen Bundesgesetzgebung zeigte sich bei Eisenbahnen, die verschiedene Kantone berührten, weil diese infolge widerstreitender Interessen über ein gemeinsames Vorgehen sich oft nicht zu einigen vermochten. Bei Anständen mit den Bahnunternehmungen über die Anschlussverhältnisse, Fahrpläne, Tarife und die transportrechtliche Haftung wussten diese meistens ihre eigenen, rein erwerbswirtschaftlichen Interessen durchzusetzen. Durch ihre monopolähnliche Stellung ohnehin stark, wurden einzelne Bahnen durch in kantonalen Konzessionen eingeräumte Ausschluss- und Vorzugsrechte noch zum Nachteil anderer Bahnprojekte begünstigt.»*

Der Bundesrat kam deshalb 1871 in der von Jakob Dubs, dem Vorsteher des Departements des Innern, redigierten Botschaft zum Schluss, «dass die Kantonalgewalt für sich allein nicht die nöthige Kraft besitzt, um diesen mächtigen Gesellschaften gegenüber die Rechte des Staates und die Interessen des Publikums vollkräftig zu wahren.»

## SCHAFFUNG DER BUNDESKOMPETENZ

Neben den Problemen mit den Kantonen brachte auch der Gotthardvertrag von 1869/1871 mit Italien und dem Deutschen Reich Handlungsbedarf. Er verpflichtete den Bundesrat, den Bau der Gotthardbahn intensiv zu beaufsichtigen. Dafür bedurfte der Bund grösserer Kompetenzen, die nach dem geltenden Recht den Kantonen zustanden. Es wurde klar, dass es nicht zwei Arten von Eisenbahnrecht – Bundesrecht für die Gotthardbahn, Kantonsrecht für die übrigen Bahnen – geben konnte. So übertrug das Parlament mit dem zweiten Eisenbahngesetz von 1872 die Kontrolle über Bau, Betrieb, Tarif- und Rechnungswesen sowie das Recht der Konzessionserteilung für alle Eisenbahnen dem Bund.

Die neuen Konzessionen des Bundes enthielten zahlreiche Bestimmungen. Sie betrafen unter anderem die Konzessionsdauer, den Sitz der Unternehmung, Fristen für den Beginn und die Vollendung des Baues, Auflagen im Interesse der Landesverteidigung, die Wagenklassen, die Fahrgeschwindigkeit sowie die Taxen für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr. Zudem setzten die Konzessionen die Bedingungen fest, unter welchen der sogenannte Rückkauf der Bahn durch den Bund – d. h. eine allfällige Verstaatlichung – umzusetzen wäre.

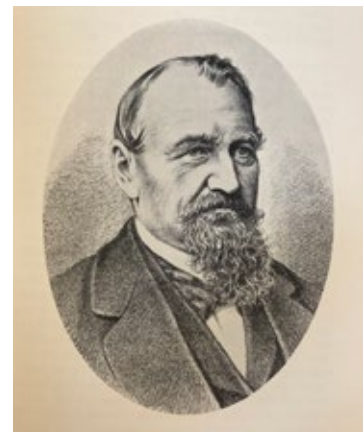
Mit dem neuen Gesetz wurden auch «Bestimmungen über Einheit des Baues und Betriebes des schweizerischen Bahnnetzes» eingeführt. In der Botschaft wies der Bundesrat auf die notwendige Vereinheitlichung der technischen Standards und der Ausstattung hin. Unter anderem ging es um die Vereinheitlichung der Wagentypen. Während in der Westschweiz das vom Bundesrat als «englisches System» bezeichnete System mit Abteilwagen zum Einsatz kam (geschlossene Abteile, die nur über eine Aussentür erreichbar waren und keinen Personenfluss im Wagen ermöglichten), waren im Rest des Landes meist Grossraumwagen des «amerikanischen Systems» im Einsatz, die bei den Reisenden deutlich beliebter waren. Der Bundesrat stellte in Aussicht, künftig nur noch Grossraumwagen zuzulassen. Zudem verlangte er, dass die Wagen aller Klassen mit Beleuchtung, Heizung und Sonnenschutz auszustatten seien.

## PLANGENEHMIGUNGEN UND PÜNKTLICHKEIT

Mit Artikel 14 des Eisenbahngesetzes von 1872 übernahm der Bund weiter die Plangenehmigung aus dem kantonalen Recht – welche bis heute eine Kernaufgabe des Amtes geblieben ist:



Mit dem Gesetz von 1872 wurde die Bahn Bundessache.



Bundesrat Jakob Dubs



Leopold Stanislaus Blotnitzki



Gottlieb Koller



Huldreich Arnold Seifert



Heinrich Hürlimann

«Der Bauplan ist dem Bundesrathe in seiner Gesamtheit, sowie in den Einzelheiten zur Genehmigung vorzulegen. Der Bundesrath wird die betreffenden Kantonsregierungen über diese Vorlagen anhören, sowie auch den Ortsbehörden Gelegenheit geben, bezüglich der Lage der Bahnhöfe und der Verbindungsstrassen ihre Interessen geltend zu machen. Der Bundesrath wird dabei seinerseits die militärischen Interessen gebührend wahren. Sofern in der Folge die Sicherheit des Bahnbetriebes und erweiterte Verkehrsbedürfnisse die Anlage eines zweiten Geleises, die Eröffnung neuer Stationen oder Erweiterung bisheriger, und andere derartige Verbesserungen notwendig machen, so wird der Bundesrath nach vorheriger Prüfung durch Sachverständige die Gesellschaft auffordern, das Nöthige vorzukehren....»

Auch stellte der Bundesrat Anforderungen an die Pünktlichkeit: «Die Ueberwachung der Einhaltung des einmal festgesetzten Fahrtenplanes (...) ist natürlich von der allergrössten Bedeutung. Es wird dies ein ziemlich schwieriges Stück Arbeit sein und des vollsten Ernstes bedürfen, um da die schon lange vermisste Ordnung zu schaffen. (...) In der Schweiz, wo sonst Jedermann an Ordnung und Pünktlichkeit gewohnt ist, muss dem demoralisierenden Skandal der fast zur Gewohnheit gewordenen Verspätungen einzelner Bahnen energisch ein Ende gemacht werden».

Für «wiederholte, verschuldete Zugsverspätung» wurde den Bahnunternehmen auf Basis des Eisenbahngesetzes eine «Strafe» von bis 1000 Franken angedroht. In der Praxis hatten nach dem Inkrafttreten des Gesetzes alle Bahnen monatlich ein Formular einzureichen, mit dem sie Zugsverspätungen von mehr als zehn Minuten dem Bund meldeten. Dieser veröffentlichte sie als Beilage zum Bundesblatt.

## DIE EISENBABNABTEILUNG IM EISENBABNDEPARTEMENT (1873–1935)

Für die wichtigsten neuen Aufgaben wurde in der Botschaft zum zweiten Eisenbahngesetz die Bundesversammlung für zuständig erklärt. Dazu gehörte insbesondere die Konzessionserteilung. Die «übrigen Befugnisse» würden von «Bundesrath und Bundesgericht» ausgeübt. Angekündigt wurde in der Botschaft weiter, der Bundesrat werde Anordnungen treffen, um die Beachtung der Grundsätze betreffend die Tarife «sorgfältig kontrollieren zu lassen». Und in Artikel 17 des Eisenbahngesetzes war von «Delegierten des Bundesraths» die Rede, welche neue Bahnen vor der Inbetriebnahme «in allen Theilen» prüfen sollten.

Noch vor der endgültigen Annahme des revidierten Eisenbahngesetzes verabschiedete der Bundesrat am 19. Dezember 1872 eine Botschaft an das Parlament, in der er ankündigte, dass er für den Vollzug des Eisenbahngesetzes Personal brauche: «Die Vollziehung des neuen Eisenbahngesetzes, welches in Bälde in Kraft treten soll, stellt an die eidgenössische Verwaltung Anforderungen, denen sie mit der gegenwärtigen Organisation des Departements, in dessen Geschäftskreis das Eisenbahnwesen fällt, und mit den diesem Departement zur Verfügung stehenden Kräften nicht gerecht werden könnte.» Der Bundesrat kündigte an, «nach gründlicher Prüfung» bald einen Vorschlag für die Organisation der Verwaltung zu unterbreiten. Um jedoch rasch die Umsetzung des Gesetzes an die Hand zu nehmen und Spezialisten anzustellen, beantragte er für das Jahr 1873 einen Kredit von 25 000 Franken. Aus diesen Mitteln sollte der Lohn für «tüchtige Beamte» bezahlt werden, denen «das nöthige Hilfspersonal beizugeben» sei. Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes seien nämlich sofort zwei Hauptaufgaben zu bearbeiten, argumentierte der Bundesrat: «1. Die Kontrolle des Tarif- und Transportwesens; 2. die Ueberwachung des Bau- und Betriebsdienstes der schweizerischen Eisenbahnen.»

## WAHL DER ERSTEN VIER BEAMTEN

Noch ohne eigentliche gesetzliche Grundlage wurde eine Eisenbahnabteilung neu geschaffen und dem bisherigen Eidgenössischen Handelsdepartement angegliedert. Dieses wurde 1873 in Eisenbahn- und Handelsdepartement umbenannt. Am 8. März 1873 wählte der Bundesrat die vier ersten Beamten der Eisenbahnabteilung (mit Amtsantritt auf den 1. April):

- als technischen Inspektor den im damals russischen Warschau geborenen Ingenieur Leopold Stanislaus Blotnitzki, der eine grosse Erfahrung im Eisenbahnwesen und im Städtebau hatte (er war unter anderem Genfer Kantonsingenieur gewesen, als Nachfolger von Guillaume-Henri Dufour). In seine Verantwortung fielen unter anderem die Erarbeitung von Verordnungen über die technische Normierung und von Reglementen für die Prüfung des Rollmaterials, Prüfung der technischen Nachweise im Rahmen von Konzessionsanträgen und der Baupläne in Plangenehmigungsverfahren, Überwachung der Bauausführung und «Abnahme» der fertiggestellten Anlagen, Unfalluntersuchungen, die Sicherheitsaufsicht (Infrastruktur und Rollmaterial) sowie die Anfertigung einer nationalen Eisenbahnkarte.
- als dessen Stellvertreter Gottlieb Koller, der frühere Leiter des Eisenbahn-Bureaus, der bereits seit einem



## WICHTIGSTE DATEN

**1850/52:** **Eisenbahnbureau** im Post- und Baudepartement als Vorläufer des Amtes.

**1852:** Erstes Eisenbahngesetz: Die Kompetenz liegt bei den Kantonen, die Bahnen sind privat.

**1869:** Staatsvertrag zur Gotthardbahn: Dieser macht eine Regulierung auf Bundesebene notwendig.

**1873:** Zweites Eisenbahngesetz und Gründung der **Eisenbahnabteilung (heute Bundesamt für Verkehr) im Eisenbahn- und Handelsdepartement**: Die Aufsicht über Bau, Betrieb, Tarif- und Rechnungswesen sowie das Recht der Konzessionserteilung wird Bundessache.

**1896:** Die Eisenbahnabteilung wird auch zuständig für die Schifffahrt.

**1898:** Die Volksabstimmung «Verstaatlichung der grossen Eisenbahnen» wird angenommen: Die SBB entsteht.

**1902:** Die Eisenbahnabteilung wird auch zuständig für Seilbahnen und Busse.

**1915:** Umzug vom Bundeshaus West ins neu erstellte Bundeshaus Nord.

**1919:** Die Eisenbahnabteilung gibt Aufsichtskompetenzen an die SBB ab und reduziert den Personalbestand.

**1923:** Neu steht dem Amt nur noch ein Direktor vor (zuvor je ein technischer und administrativer Inspektor).

**1935:** Umbenennung in **Eidgenössisches Amt für Verkehr**: Neu ist das Amt auch zuständig für Gesamtverkehrsfragen (Verhältnis Bahn-Strassenverkehr) und die Tourismusförderung.

**1958:** Inkrafttreten des dritten, totalrevidierten Eisenbahngesetzes.

**1963:** Das Departement wird umbenannt von Post- und Eisenbahndepartement in Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement.

**1979:** Umbenennung des Amtes in **Bundesamt für Verkehr**.

**1981:** Übergabe der Tourismusförderung an das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA).

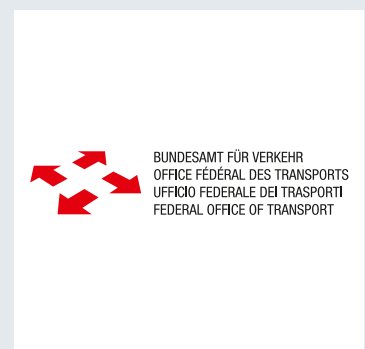
**1998:** Das Departement wird umbenannt in Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

**2000:** Übernahme von 43,5 Stellen von der SBB infolge der Bahnreform. Reorganisation und Umzug des Amtes ins Bollwerk Bern.

**2006:** Umzug des Amtes in den UVEK-Campus in Ittigen.

**2006/8:** Reorganisation Scambio: Trennung der Aufgaben und Stärkung der Sicherheitsaufsicht.

**2023:** 150 Jahre BAV.



Jahr als Gotthardbahn-Inspektor des Bundesrats amtierte. Ihm wurde auch die Behandlung der Eisenbahnstatistik übertragen.

- den St. Galler Postdirektor Huldrich Arnold Seifert als administrativen Inspektor. In seine Verantwortung fielen insbesondere die Aufsicht über die Tarife und die Fahrpläne, die Transportreglemente, die Statuten der Bahnen, die Bahnpolizei und die Behandlung der Konzessionsanträge.
- Heinrich Hürlimann, Gerichtspräsident in Wald und Zürcher Kantonsrat, als Departementssekretär (zugleich Leiter des Rechtsdienstes). In seine Verantwortung fielen insbesondere die Koordination der Geschäfte zwischen technischem und administrativem Inspektorat, die Redaktion von Konzessions- und Enteignungsentscheidungen und die Führung des Eisenbahn-Pfandbuches.

Der Bundesrat machte am 2. April 1873 mit einem Kreis schreiben die Bahnen und Kantone darauf aufmerksam, dass das revidierte Eisenbahngesetz in Kraft getreten war. Er kündigte an, dass er ab sofort von seinen neuen Kompetenzen Gebrauch machen werde. Damit verband der Bundesrat die Mitteilung, dass die erforderlichen Stellen geschaffen und deren Inhaber ernannt seien.

## VERSTÄRKUNG DER START-EQUIPE

Die vierköpfige Equipe wurde sukzessive verstärkt. Bereits am 25. April 1873 wählte der Bundesrat fünf Ingenieure zur Unterstützung des technischen Inspektors. Am 8. September 1873 legte der Bundesrat in einer Botschaft dar, wie die Aufsichtsbehörde künftig organisiert werden solle. Er verzichtete auf die ursprünglich vorgesehene Stelle eines «General-Inspektors», da in der Praxis der Departementschef die Funktion des Vorgesetzten der beiden Inspektoren wahrnehmen werde.

Im Bundesgesetz «betreffend die Errichtung und Besoldung der Beamten des Schweiz. Eisenbahn- und Handelsdepartementes» wurden die Funktionen und auch die Löhne festgelegt. Der Bundesrat sah für die ersten Beamten der Eisenbahnabteilung eine Jahresbesoldung von 2500 bis 8000 Franken vor. Er stellte auch einen Übersetzer und einen Registrator ein. Bald umfasste die Abteilung zwölf Mitarbeitende. Ihr Arbeitsplatz befand sich im Bundeshaus West (dem einzigen bereits bestehenden Bundesgebäude, in dem Bundesrat, Parlament und Bundesverwaltung ihren Sitz hatten). Die frisch gegründete Eisenbahnabteilung beaufsichtigte 20 Normalspurbahnen, die Rigi-Bahn und das Tram in Genf, die alle privat betrieben wurden.

Im Juni 1873 traten die fünf Kontrollingenieure des technischen Inspektorats ihr Amt an. Drei davon hatten den Auftrag, den baulichen Zustand der Bahnen zu beaufsichtigen. Sie wurden angewiesen, sämtliche Linien zu begehen. Zweimal pro Woche mussten sie einen Bericht über das Ergebnis ihrer Inspektion einsenden. Pro Jahr legten die Kontrollingenieure des Eisenbahndepartements bei den Streckenbegehungen 5000 bis 6000 Kilometer zu Fuss zurück.

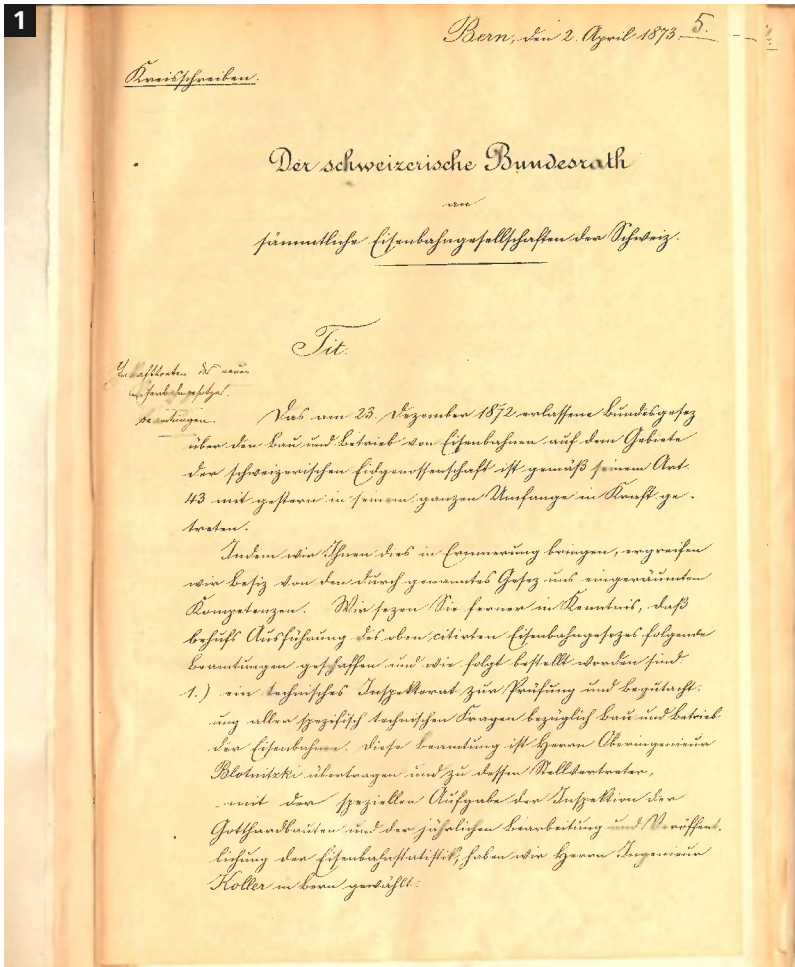
Die zwei Kontrollingenieure, die für die Beaufsichtigung des Rollmaterials zuständig waren, hatten vorerst den Auftrag, eine möglichst genaue technische Statistik der Lokomotiven und der Wagen sämtlicher Bahnen zu erstellen. Hierfür mussten sie sich in den meisten Fällen ebenfalls an Ort und Stelle begeben.

Die Bahngesellschaften waren gegenüber der neuen Aufsichtsbehörde in einer ersten Phase nur bedingt kooperativ: *«Von einigen Gesellschaften»* seien beispielsweise die erforderlichen Angaben für die Rollmaterialstatistik *«nur schwer zu erlangen»* gewesen. *«Auch in der überaus wichtigen Frage der Lokomotivkesselproben zeigten die Bahnverwaltungen keine besondere Geneigtheit, die Anstrengungen des Eisenbahndepartements in Bezug auf Ausübung einer intensiven Kontrolle zu unterstützen.»* Erst im Verlauf der folgenden Jahre konnte sich das Eisenbahndepartement bei den technischen Prüfungen durchsetzen. So stieg die Anzahl begutachteter Kesselproben von sechs im Jahre 1873 auf 93 im Jahre 1877 und 100 ein Jahr später.

## SCHAFFUNG DES POST- UND EISENBAHNDEPARTEMENTS

1879 passte der Bundesrat seine Organisation und diejenige der Verwaltung erneut an. Er hatte «zwei Hauptübelstände» erkannt: einerseits war die Arbeitslast des Departements des Innern stark angewachsen, andererseits stellte er fest: *«Die Organisation des Postdepartements läßt seit langem manches zu wünschen. Der Vorsteher desselben ist genöthigt, seine Aufmerksamkeit und den größten Theil seiner Zeit einer Menge lästiger Detailfragen zu widmen.»* Dementsprechend wurde die Struktur der Departemente angepasst. Insbesondere gab es ein neu geschaffenes Post- und Eisenbahndepartement, das Handels- und Eisenbahndepartement wurde hinwiederum zum Handels- und Landwirtschaftsdepartement. Die Neuorganisation wurde von den eidgenössischen Räten in der Schlussabstimmung am 21. August 1878 genehmigt und trat 1879 in Kraft. Die Eisenbahnabteilung wurde dabei unverändert vom Handels- ins neue Post- und Eisenbahndepartement überführt.

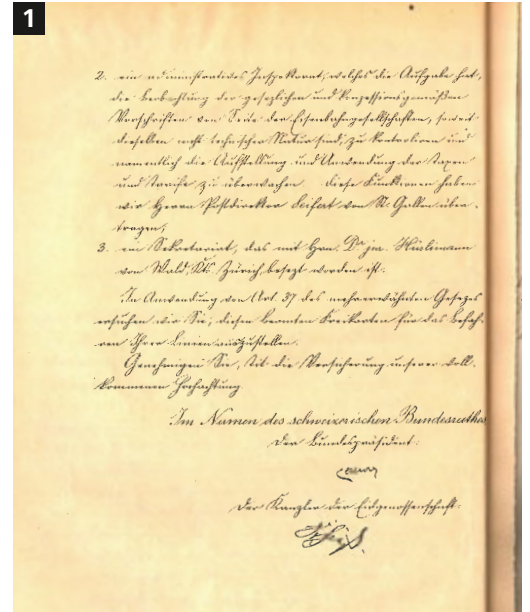
1



1 Mit Kreisschreiben vom 2. April 1873 informierte der Bundesrat Bahnen und Kantone über die Gründung und personelle Besetzung der Eisenbahnabteilung.

2 Nach dem Unfall in Münchenstein von 1891 kontrollierte die Eisenbahnabteilung alle Bahnbrücken.

1



2



Im neuen Post- und Eisenbahndepartement wurde die Stelle eines Oberpostdirektors geschaffen. Ziel war es, den Departementsvorsteher zu entlasten und ihm die Möglichkeit zu verschaffen, sich in der Hauptsache dem Eisenbahnwesen zu widmen. Gleichzeitig wurde die Kompetenz des Departements erweitert, «um die Vorlage allzuvieler Eisenbahngeschäfte an den Bundesrat zu vermeiden.» Neu wurden unter anderem Baugesuche auf Departementsstufe statt vom Bundesrat bewilligt. Die Eisenbahnabteilung konzentrierte sich auf die eigentliche Aufsichtstätigkeit. D. h. sie führte Inspektionen zum ordnungsgemässen Ablauf des Bahnbetriebs durch, inspizierte den Zustand der Bahnanlagen, liess das Rollmaterial zu und kontrollierte dessen Zustand im Betrieb, beaufsichtigte die korrekte Rechnungsführung der Bahngesellschaften, erhob die Verspätungen der Bahnen und war zuständig für die Eisenbahnstatistik. Die Aufgaben des Gotthardbahninspektors wurden 1879 in das technische Inspektorat der Eisenbahnabteilung integriert, nachdem der Gotthardbahninspektor Gottlieb Koller nach der finanziellen Sanierung des Gotthardbahnbaus zurückgetreten war.

## DIE VERSTAATLICHUNG DER WICHTIGSTEN PRIVATBAHNEN

Die Eisenbahngesetzgebung entwickelte sich nach Erlass des zweiten Eisenbahngesetzes und der Gründung der Eisenbahnabteilung in beachtlicher Kadenz. Von 1873 bis 1902 erliess der Bund 23 Gesetze und 12 Bundesbeschlüsse über das Eisenbahnwesen und genehmigte 20 Eisenbahn-Staatsverträge. Schwerpunkte waren einerseits Massnahmen zu Gunsten des Eisenbahnpersonals mit dem Gesetz über die Hilfskassen der Eisenbahn- und sunternehmen von 1889 und dem Arbeitszeitgesetz von 1890, andererseits die Vorbereitungen für die Verstaatlichung der Bahn.

1883 erging im Zusammenhang mit den nicht abreisenden politischen Diskussionen um eine Verstaatlichung der Bahnen das erste Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen. Mit diesem wollte der Bund eine realitätsnahe und faire Finanzberichterstattung der Bahnen im Hinblick auf einen allfälligen «konzessionsmässigen Rückkauf», d. h. eine Verstaatlichung, sicherstellen. Das Eisenbahndepartement nahm umfangreiche Abklärungen im Hinblick auf einen «Rückkauf» vor. 1889 erhielt es eine zusätzliche Stelle zugesprochen, um die Jahresrechnungen und Bilanzen der Bahngesellschaften tiefer prüfen zu können. 1896 folgte ein ergänzendes Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Die Bundesräte Emil Welti (1870er und 1880er Jahre) und Josef Zemp (1890er Jahre) setzten sich als Vorsteher

des Eisenbahndepartements stark für den «Rückkauf» der Privatbahnen und die Schaffung einer Staatsbahn ein. Die wachsende Überzeugung, dass Bau und Betrieb der Eisenbahnen wegen ihrer Bedeutung für Volkswirtschaft und Landesverteidigung ein öffentlicher Dienst sei, der nicht nur gesetzlich streng geordnet, sondern vom Bund übernommen werden sollte, setzte sich mit dem Rückkaufgesetz von 1897 durch. Die Befürworter der Staatsbahn, die unter dem Motto «Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk» angetreten waren, errangen 1898 in einer Volksabstimmung mit 68 Prozent Ja-Stimmen eine klare Mehrheit. Der Bund übernahm in der Folge schrittweise die fünf grössten Privatbahnen. Auf den 1. Januar 1902 wurde die SBB als schweizerische Staatsbahn gegründet.

## AUFSICHT ÜBER DIE STAATSBAHN BLEIBT VORERST

Die SBB wurde dem Post- und Eisenbahndepartement unterstellt. Sie erhielt eine eigene Verwaltungsstelle («Staatsbahnverwaltung»). Inwieweit die Eisenbahnabteilung und das Eisenbahndepartement trotzdem noch Kompetenzen gegenüber der SBB haben sollten, wurde in der Botschaft des Bundesrats betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen vom 25. März 1897 vorerst wie folgt beantwortet:

*«Die Erwägung liegt nahe, daß die besondere Aufsicht, welche jetzt gegenüber den Privatbahnen im öffentlichen Interesse geübt wird, gegenüber einem Zweige der Staatsverwaltung überflüssig werde, da die letztere eo ipso auch nur die allgemeinen Interessen zu vertreten habe; durch Fortführung einer besondern Kontrolle werde nur ein überflüssiger und hemmender Dualismus geschaffen. Andererseits ist nicht zu übersehen, daß neben der Staatsbahnverwaltung noch eine Reihe von Privatbahnen vorhanden sein wird, daß zwischen diesen Kategorien von Bahnen die verschiedensten Beziehungen bestehen, welche gegebenenfalls eine Intervention einer neutralen Behörde wünschenswert erscheinen lassen. Auch das Publikum wird weniger der Befürchtung zugänglich sein, daß seine Wünsche und Begehren bei der Staatsbahnverwaltung aus fiskalischen Gründen weniger Entgegenkommen finden werden, als jetzt bei der Aufsichtsbehörde (...). Um diesen öfter geäußerten Bedenken Rechnung zu tragen, schlagen wir vor, dem Bundesrate die Ausübung der gleichen Befugnisse auch gegenüber den Staatsbahnen zu übertragen, welche ihm den Privatbahnen gegenüber zustehen.»*



Emil Welti



Josef Zemp

## DIE KATASTROPHE VON MÜNCHENSTEIN

Weil eine Brücke einstürzte, kam es 1891 zur Eisenbahnkatastrophe von Münchenstein mit 74 Toten und weit über 100 Verletzten. Die Aufarbeitung des Unglücks ergab, dass die Eisenbahnabteilung des Bundes die Pläne für den Bau der Brücke 1873/74 nur oberflächlich geprüft hatte. Andererseits hatten die Jura-Bahnen die Brücke auch nicht ganz so gebaut, wie dies in den genehmigten Plänen vorgesehen gewesen wäre. Zudem war die Brücke durch ein Hochwasser beschädigt worden, und die Bahn hatte sie nur halbherzig nachgerüstet. Nach dem Unglück nahm das Eisenbahndepartement umgehend Kontakt mit sämtlichen Bahnen auf, um einen sicheren Betrieb auf den Bahnbrücken zu gewährleisten. «Ohne die Bewilligung eines bezüglichen Kredites abzuwarten», stellte der Bundesrat dem Eisenbahndepartement zudem zwei Kontrollingenieure zur Verfügung. Diese nahmen flächendeckend die Bahnbrücken aus Eisen unter die Lupe und machten Vorgaben für den künftigen Unterhalt. *«Die vorgenommenen Untersuchungen und Erprobungen ergaben bei einer Anzahl älterer Brücken die Notwendigkeit eines vollständigen Umbaus der Eisenkonstruktion oder einer Verstärkung derselben.»*

## SCHIFFFAHRT ALS ZUSÄTZLICHER AUFGABENBEREICH

1896 erweiterte der Bundesrat den Zuständigkeitsbereich des Eisenbahndepartements in einem wesentlichen Punkt: Er übertrug ihm die Kontrolle der Dampfschiffe und anderer Motorschiffe mit gewerbsmässigem Personen- oder Gütertransport. Hierzu erliess er eine neue Verordnung mit einer Reihe von Vorschriften. In der Folge wurden im technischen Inspektorat der Eisenbahnabteilung zwei zusätzliche Kontrollingenieur-Stellen geschaffen. Das Eisenbahndepartement erteilte 20 Bundeskonzessionen für den regelmässigen und periodischen Personentransport per Schiff. Die Kontrollingenieure untersuchten alle 149 Schiffe dieser Gesellschaften. Ebenso nahmen sie sämtliche Landungsstellen unter die Lupe. Sowohl bei den Schiffen als auch bei den Landungsstellen stellten sie zahlreiche Mängel fest und die Gesellschaften mussten vielerorts nachrüsten. Ende 1898 entsprachen alle im Betrieb stehenden Schiffe den Anforderungen der neuen Verordnung, so dass nun zeitlich unbeschränkte Betriebsbewilligungen ausgestellt werden konnten. Mit Beschluss von 1902 übertrug der Bundesrat dem Eisenbahndepartement auch die *«Kontrolle der Luftseilbahnen und der anderen Transportanstalten mit Motorenbetrieb»*. Die entsprechende Verordnung trat 1906 in Kraft. Das Eisenbahndepartement war auf dieser Basis nun auch

## Frühes Engagement für internationale Harmonisierung

Bereits früh erlangte der Eisenbahnverkehr über die Landesgrenzen hinaus eine grosse Bedeutung. Im Jahre 1879 legten die Güterwagen der schweizerischen Bahngesellschaften bereits 31,4 Millionen Achskilometer auf ausländischen Strecken zurück. Die Fahrleistung ausländischer Güterwagen auf dem schweizerischen Netz betrug sogar 52,7 Millionen Achskilometer. Das Eisenbahndepartement leistete in den 1880er-Jahren eine grosse Arbeit zur internationalen Harmonisierung der technischen Vorgaben und Normen (Interoperabilität), um den grenzüberschreitenden Bahnverkehr zu erleichtern. Es erarbeitete unter Einbezug der Nachbarländer einen Entwurf für eine internationale Normierung und organisierte hierzu 1882 und 1886 zwei Konferenzen in Bern. Die Schweiz war durch Bundesrat Emil Welti als Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements vertreten. Als Delegierter des Bundesrats nahm der technische Inspektor des Eisenbahndepartements, Ernest Dapples, teil. Auf diese Weise konnten ein Übereinkommen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen und eine Vereinbarung über den zollsicheren Verschluss der Güterwagen verabschiedet werden. Im gleichen Zeitraum ergriff das Eisenbahndepartement zudem die Initiative für ein internationales Übereinkommen zum Eisenbahnfrachtverkehr, welches einheitliche Tarife für grenzüberschreitende Gütertransporte festlegte. Später folgten weitere internationale Konferenzen.



Ernest Dapples



Bundeshaus West (Standort des Amtes  
1873 bis 1915)



Bundeshaus Nord (1915 bis 2000)



Bern Bollwerk (2000 bis 2006)



Papiermühle Ittigen (seit 2006)

für die Konzessionierung von Automobilunternehmen und «geleislosen Bahnen» (heute: Trolleybusse) zuständig. Dazu kam die Aufsicht über einzelne, für den Personentransport vorgesehene Lifte (Matte-Lift Bern, Wetterhorn-Lift Grindelwald).

In den 1890er-Jahren war das Eisenbahndepartement erneut auch mit sich selber beschäftigt. Der Bundesrat unterbreitete dem Parlament eine Botschaft, um die Organisation zu verbessern. Er begründete dies damit, dass es immer wieder vorkomme, *«daß das administrative und das technische Inspektorat ineinander übergreifen, und daß entweder beide gleichzeitig in der gleichen Sache handeln, oder daß beide in der Annahme, der andere Teil werde sich mit dem Gegenstand beschäftigen, nicht handeln.»* Vor allem aber landeten zu viele Geschäfte auf dem Tisch des Departementsvorstehers. Er müsse täglich mehrere Stunden aufwenden und Geschäfte bearbeiten, *«die ebenso gut und besser von den Beamten des Departements besorgt werden könnten.»*

Mit der Reorganisation von 1897 führte der Departementschef die Eisenbahnabteilung zwar weiterhin direkt. Die Leiter der beiden Abteilungen trugen jetzt aber nicht mehr den Titel «Inspektor», sondern wurden zu Direktoren aufgewertet. Die technische Abteilung wurde in drei Sektionen aufgeteilt (Bautechnische Sektion, Maschinentechnische Sektion, Betriebstechnische Sektion). Die administrative Abteilung wurde aus zwei Sektionen gebildet (Tarif- und Transportwesen sowie Rechnungswesen und Statistik). Daneben war in die Eisenbahnabteilung die Kanzlei des Departements integriert, die sich mit administrativen «Hilfsdiensten» befasste und der auch der Rechtsdienst angeschlossen war. Insgesamt wurden in der Botschaft rund 35 Stellenprofile aufgezählt, darunter verschiedene Ingenieurstellen, Mathematiker, Statistiker, «Tarifbeamte» und Kanzlisten I. und II. (Lohn-)Klasse. Mit einer Aufstockung des Personals und einer Neuorganisation sollte die zunehmenden Geschäftslast durch zusätzliche Bahngesellschaften (damals 28 Unternehmen) und die Ausdehnung der Aufsichtstätigkeit bewältigt werden.

Im Nachgang zur Reorganisation besetzte der Bundesrat 1897 auch die Stelle des Direktors der administrativen Abteilung wieder. Er wählte Placid Weissenbach, den ehemaligen Direktionspräsidenten der Centralbahn, auf den Posten. Seine Hauptaufgabe sollte die Verstaatlichung der wichtigsten Privatbahnen sein. Im Jahr 1901 wurde Weissenbach zum ersten Generaldirektor der SBB gewählt – ein Amt, das er bis 1911 ausübte.

Neue Aufgaben für das Eisenbahndepartement ergaben sich weiter durch das Aufkommen der Elektrizität.

Einerseits mussten neu die Kreuzungen von Starkstrom- und Bahnlinien geregelt und beaufsichtigt werden. Andererseits beteiligte sich das Eisenbahndepartement an den Studien und Normierungen im Hinblick auf die Elektrifizierung des Bahnbetriebs.

## AUFSICHT ÜBER DIE STAATSBAHN WIRD REDUZIERT

Mit der zunehmenden Anzahl Bahnen und der steigenden Geschäftslast wurde «eine sukzessive Erhöhung der Zahl der Aufsichtsbeamten notwendig», wie im Jahre 1911 festgestellt wurde. Es stellte sich allerdings zunehmend die Frage, ob für die SBB als Bundesbahn wirklich die gleiche Aufsicht durch das Departement nötig war wie für die Privatbahnen. Der Bundesrat hielt in seinem Geschäftsbericht für das Jahr 1918 fest:

*«Eine derartige intensive und ständige Überwachung einer in sich selbst schon hierarchisch gegliederten staatlichen Anstalt durch eine andere staatliche Instanz ist eine Anomalie und führt nur zu einem schleppenden Geschäftsgang und zu einer in vielen Fällen ganz überflüssigen, den damit verbundenen Kostenaufwand nicht rechtfertigenden Doppelarbeit. Das Eisenbahndepartement hat daher darauf Bedacht genommen, die Kontrolle über die Bundesbahnen auf das Mass des wirklich Notwendigen einzuschränken, wobei es sich von der Erwägung leiten liess, dass eine Vereinfachung vor allem überall da am Platze sei, wo die bisherige Kontrolle lediglich in der Verhütung ungesetzlichen Verhaltens begründet war (...). Den Privatbahnen gegenüber, die der Natur der Sache nach unter Umständen Interessen zu vertreten haben, welche mit den öffentlichen kollidieren können, muss die Kontrolle selbstverständlich in ihrem bisherigen Umfange beibehalten werden.»*

Per 1. Oktober 1919 setzte der Bundesrat deshalb für die Aufsicht über die SBB «sehr erhebliche Vereinfachungen» in Kraft. Beispielsweise benötigten die SBB fortan für «Bauten von untergeordneter Bedeutung» keine Bewilligung des Eisenbahndepartements mehr. Die «bisher geübte ständige Aufsicht über die Bauausführung und den Bahnunterhalt» der SBB wurde aufgehoben, und auch «die besondere Kontrolle über das Rollmaterial der Bundesbahnen» fiel weg. Ebenso erfolgte keine Aufsicht des Bundes mehr zum Betriebsdienst, der Vollziehung des Arbeitszeitgesetzes sowie des Bahnpolizeigesetzes. Weiter musste der Anschluss von Privatbahnen bzw. der verladenden Industrie ans SBB-Netz nur noch in Ausnahmefällen durch die Eisenbahnabteilung genehmigt werden. Dazu kamen administrative Erleichterungen bei der Tarifaufsicht und der Rechnungsprüfung.

Diese Neuordnung führte in der Eisenbahnabteilung zu einer «erheblichen Personalverminderung bei der technischen und der administrativen Abteilung». Die Zahl der «Kontrollingenieure» wurde «auf fast die Hälfte» reduziert. Den verfügbar werdenden Beamten wurde «nach und nach Gelegenheit geboten (...), in entsprechende Stellungen in die Verwaltung der Bundesbahnen überzutreten.»

## REORGANISATION UND NUR NOCH EIN DIREKTOR

Zu Beginn der 1920er-Jahre wurde die Eisenbahnabteilung, welche 1915 vom Bundeshaus West in das neu erstellte Bundeshaus Nord umgezogen war, erneut umorganisiert. Der Bundesrat schloss 1922 die bisher von je einem Direktor geleitete technische und administrative Abteilung zu einer einheitlichen Eisenbahnabteilung mit nur noch einem Direktor zusammen. Erster alleiniger Direktor war Robert Herold, gefolgt von Hans Hunziker. Auch die Sektionen wurden fusioniert: Aus den bisherigen vier Sektionen der technischen Abteilung (bautechnische, Bahndienst-, maschinentechnische und betriebstechnische Sektion) wurde der «Technische Dienst». Dieser wurde vom Stellvertreter des Direktors geleitet. Die beiden Sektionen der administrativen Abteilung (Sektion für das Tarif- und Transportwesen und Sektion für Rechnungswesen und Statistik) wurden zum «Administrativen Dienst» zusammengefasst. Indes bewährte sich diese Neuorganisation nicht, bereits Ende der 1920er-Jahre reorganisierte der Bundesrat die Eisenbahnabteilung erneut. Diese umfasste nun drei Sektionen: eine für den technischen Dienst, eine für das Tarif- und Transportwesen und eine für Transportrecht, Rechnungswesen und Statistik. Die Eisenbahnabteilung umfasste zu diesem Zeitpunkt nur noch 33 Beamte. 1919, d. h. vor der Übertragung verschiedener Aufsichtsaufgaben an die SBB, waren es noch 61 gewesen.

Von 1902 bis 1920 nahm die Gesetzgebung einen ruhigeren Gang. Wie der spätere Direktor Robert Kunz in einem Rückblick feststellte, konnte «die Gesetzgebung über das schweizerische Eisenbahnwesen (...) 1914 im wesentlichen als abgeschlossen gelten.» Die späteren Erlasse im Eisenbahnbereich standen unter neuen Vorzeichen; es ging meist um die Unterstützung finanziell angeschlagener Bahnunternehmen. «In dieser Entwicklung spiegeln sich die Folgen zweier Weltkriege, der dazwischen herrschenden grossen Wirtschaftskrise und die tiefgreifende Wandlung (...) des Verkehrswesens überhaupt.» Das Automobil begann das Monopol der Eisenbahn zu erschüttern und stellte schon bald ihre wirtschaftliche Existenz in Frage.

1929 legte der Bundesrat im Beschluss über die Erteilung von Konzessionen für regelmässige Auto(bus)fahrten fest, dass solche Gesuche bei der Oberpostdirektion einzureichen und vom Post- und Eisenbahndepartement zu erteilen seien. In dieser Phase dürfte in der Eisenbahnabteilung der Aufbau des Automobildienstes begonnen haben, der zu Beginn des Zweiten Weltkriegs beträchtliche Ressourcen beanspruchte (s. Seite 17).

Um der zunehmenden Geschäftslast Herr zu werden, setzte Bundesrat Marcel Pilet-Golaz als Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements wie schon verschiedene seiner Vorgänger auf eine stärkere Delegation von Verantwortlichkeiten in die Linie. Er unterzeichnete 1932 eine Verordnung, die zahlreiche Aufgaben «zur selbständigen Erledigung» an die Direktion der Eisenbahnabteilung bzw. die Abteilung Rechtswesen und Sekretariat (das heutige Generalsekretariat) zuwies.

Eine neue Entwicklung ergab sich in der Zwischenkriegszeit auch in einem anderen Bereich: Der Bundesrat übertrug der Eisenbahnabteilung ab 1935 die Förderung des Fremdenverkehrs. Diese Aufgabe blieb fast ein halbes Jahrhundert, erst 1981 ging sie an das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA) über.

## DAS EIDGENÖSSISCHE AMT FÜR VERKEHR (1935–1979)

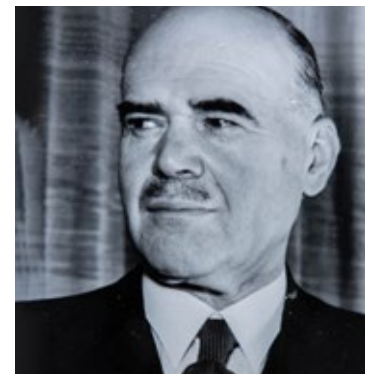
In seinem Bericht über die Geschäftsführung 1935 meldete der Bundesrat: «Die bisherige Eisenbahnabteilung ist durch Bundesratsbeschluss vom 8. Februar 1935 in ein Eidgenössisches Amt für Verkehr (EAV) umgewandelt worden. Die Neubenennung hat sich aufgedrängt, um der im Laufe der letzten Jahre als Folge der Entwicklung im Verkehrswesen und dessen Verflochtenheit mit anderen Zweigen der nationalen Wirtschaft eingetretenen Erweiterung des Aufgabenkreises dieser Abteilung gerecht zu werden. Neben den Aufgaben der früheren Eisenbahnabteilung ist dem Amt für Verkehr insbesondere die Behandlung der aus dem Wettbewerbsverhältnis zwischen Eisenbahn und Automobil erwachsenden und der auf den Fremdenverkehr bezüglichen Geschäfte zugewiesen worden.»

Obwohl die Amtsstruktur bereits in den 1920er-Jahren mehrmals umgestellt worden war, hatte das Amt nun bereits wieder eine neue Struktur. Es bestand jetzt aus vier Sektionen mit folgenden Aufgabengebieten:

- Sektion I: Bahnbau, Bahnunterhalt, Rollmaterial, elektrische Anlagen, technische Einheit, Luftseilbahnen, Aufzüge, Trolleybusse, Schifffahrt.



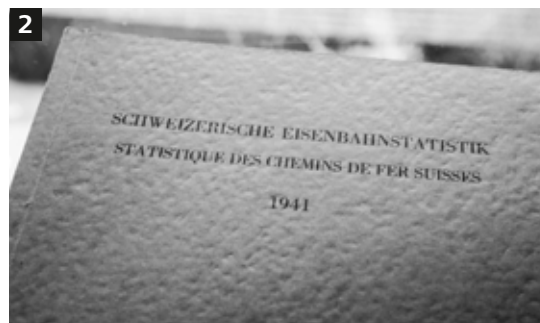
Placid Weissenbach



Hans Hunziker



- 1 Fast 50 Jahre lang war das BAV für die Tourismusförderung zuständig.
- 2 Das Amt verfasste jährlich eine Statistik zur Eisenbahn.
- 3 Professor Fritz Hübner vom Eidgenössischen Amt für Verkehr (rechts) bei der Kontrolle der Seilsewebahn an der Landesausstellung 1939.





- Sektion II: Transportwesen, Tarifwesen, Fremdenverkehr und Touristik.
- Sektion III: Transportrecht, Zusammenarbeit der Transportmittel, Rechnungswesen, Versicherungskassen, Statistik.
- Sektion IV: Bahnbetrieb, Betriebsreglemente, Fahrplangwesen, Zugverspätungen, Unfälle, Bahngefährdungen, Bahnpolizei, Arbeitszeit.

Auch diese Organisationsstruktur hielt nicht lange: Bereits 1936 wurde die Sektion IV in ein Inspektorat umgewandelt und der Sektion I angegliedert.

## NEUE ZEITEN, NEUE AUFGABEN

Mit der Autotransportordnung wurde das Amt unter Direktor Paul Kradolfer 1938 neu zuständig für die Bewilligung gewerbsmässiger Automobiltransporte (sowohl Personen- als auch Güterverkehr). Eine zuerst erwogene Delegation dieser Aufgabe an die Kantone oder neue, regionale Behörden war verworfen worden. Dem Amt wurde eine neue Organisationseinheit für das Automobiltransportwesen angegliedert. In seiner Botschaft war der Bundesrat noch optimistisch, was die zusätzliche Arbeitslast für das EAV betraf: *«Der Umstand, dass das eidgenössische Amt für Verkehr zur Bewilligungsbehörde bestimmt ist, wird gestatten, die für die Übernahme dieser neuen Aufgabe unvermeidliche Personalvermehrung in engen Grenzen zu halten.»* Die Realität sah weniger rosig aus: Die neue Aufgabe brachte für das EAV sehr bald einen grossen personellen Aufwand mit sich (s. rechte Spalte).

Eine weitere Reorganisation folgte zu Beginn des Zweiten Weltkriegs. Der Finanzdienst war stark beansprucht durch den Vollzug des Privatbahnhilfegesetzes von 1939. Deshalb wurde er zu einer Sektion aufgewertet, ebenso der Rechtsdienst. Während des Weltkriegs nahmen auch die Aufgaben in der Fremdenverkehrsförderung stark zu. Die hierfür zuständige Einheit wurde 1944 ebenfalls zur Sektion aufgewertet.

Mit der zunehmenden Verbreitung von Auto und Flugzeug, aber auch der elektrischen Energie erweiterte sich auch das Aufgabengebiet des Departements. Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte das Post- und Eisenbahndepartement folgende Ämter:

- Amt für Verkehr
- Luftamt
- Amt für Wasserwirtschaft

- Amt für Elektrizitätswirtschaft
- Eidg. Starkstrominspektorat

Daneben führte es die Bundesunternehmen SBB und PTT.

Wie schon seit 1873 wurden verschiedene Aufgaben der Bahn-Aufsicht direkt von der Stabsabteilung des Departementsvorstehers, der Abteilung Rechtswesen und Sekretariat (entspricht dem heutigen Generalsekretariat), wahrgenommen. Dazu gehörten beispielsweise die Genehmigung von Statuten, Finanzausweisen, Betriebs- sowie Pachtverträgen von Eisenbahngesellschaften oder die Führung des Eisenbahn- und Schiffspandbuches.

## 55 MITARBEITENDE FÜR BEWILLIGUNGEN VON AUTOTRANSPORTEN

Das Amt für Verkehr selber umfasste nach dem Zweiten Weltkrieg – unter Leitung von Direktor Raphaël Cottier – sechs Sektionen:

- Der Dienst für Technik und Betrieb umfasste 20 Beamte, davon 14 sogenannte «Kontrollingenieure». Er übte die Aufsicht über sämtliche Normalspur-, Schmalspur-, Zahnrad-, Tram-, Standseil- und Luftseilbahnen aus. Zudem überwachte er Trolleybusbetriebe, Schifffahrtsunternehmen, Sesselbahnen, Schlittenaufzüge und bestimmte Arten von Liften.
- Der Tarif- und Verkehrsdienst war nicht nur für die Überwachung der Tarifgestaltung sämtlicher Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen zuständig, sondern auch für die Bearbeitung der Fragen, die sich aus dem Transportgesetz und dem Transportreglement ergaben.
- Der Automobildienst war für den Vollzug der Autotransportordnung und damit die Konzessionierung bzw. Aufsicht über den gewerbsmässigen Transport zuständig. Er musste sämtliche gewerbsmässigen Transporte bewilligen (wobei die formelle Konzessionierung des regelmässigen Linienverkehrs in die Zuständigkeit der Automobilabteilung der Postverwaltung fiel). Die Gesuche gingen in die Tausende, und 1948 waren nicht weniger als 55 der total 99 Mitarbeitenden des Amtes in dieser Sektion tätig, wobei sieben im Rahmen eines Sparprogramms abgebaut wurden. In der Folge wurde versucht, mit einer Anpassung der Autotransportordnung den Aufwand und damit den Personalbedarf des Amtes weiter zu reduzieren. 1951 wurde die revidierte Autotransportordnung in einer Volksabstimmung abgelehnt. Was daraufhin mit den Mitarbeitenden des EAV-Automobildienstes geschah, ist nicht mehr zu eruieren.



Paul Kradolfer



Raphaël Cottier

## VERKEHRSPOLITISCHE MEILENSTEINE

**1852:** Parlament entscheidet sich für Privatbahnen und kantonale Aufsicht.

**1869/71:** Bei der Planung der Gotthard-Bahn übernimmt der Bund Aufgaben im Eisenbahnwesen.

**1873:** Aufsicht über die Bahn und Konzessionierung wird Bundessache.

**1898:** Stimmvolk beschliesst Verstaatlichung der wichtigsten Privatbahnen und damit die Gründung der SBB.

**1935:** Stimmvolk lehnt Verkehrsteilungsgesetz und damit Einschränkungen des Strassen- zu Gunsten des Schienentransports ab.

**1946:** Volk lehnt Gütertransportordnung und damit Einschränkungen des Strassen- zu Gunsten des Schienentransports ab.

**1951:** Stimmvolk lehnt Autotransportordnung ab und spricht sich damit für eine freizügige Ordnung des Strassentransports aus.

**1957:** Parlament schafft mit dem revidierten Eisenbahngesetz Grundlagen für eine ordentliche Finanzierung der Bahn durch den Bund.

**1988:** Stimmvolk lehnt Koordinierte Verkehrspolitik (Gesamtverkehrskonzeption) ab.

**1980er-Jahre:** Einführung des Taktfahrplans, Start des Projekts Bahn 2000, Verbilligung des Halbtax-Abos: Renaissance der Bahn.

**1994:** Volk nimmt Alpeninitiative an. Auftrag zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Bahn.

**1992/98:** Abstimmungen zu Bau und Finanzierung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversalen (NEAT).

**2014:** Schaffung des unbefristeten Bahninfrastruktur-Fonds mit der Volksabstimmung zur FABI-Vorlage («Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur»).

**2020:** Inbetriebnahme der Gesamt-NEAT und des 4-Meter-Korridors für den Schienengüterverkehr.

- Der Rechtsdienst behandelte sämtliche juristischen Fragen aus dem Bereich des Eisenbahn-, Schifffahrts- und Automobilverkehrs, soweit sie nicht der Abteilung Rechtswesen und Sekretariat (dem Generalsekretariat) vorbehalten waren.
- Der Finanzdienst hatte die Jahresrechnungen und Bilanzen der Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen zu prüfen und zu genehmigen. Er war gefordert von neuen Aufgaben des Gesetzes von 1939 zur Privatbahnhilfe sowie der SBB-Sanierung von 1944.
- Der touristische Dienst kümmerte sich um die Geschäfte des Fremdenverkehrs und die Bundesaufsicht über die Schweizerische Zentrale für Verkehrsförderung. Während des Zweiten Weltkriegs bereitete er zusammen mit den anderen betroffenen Ämtern die Hilfs- und Arbeitsbeschaffungsmassnahmen für die Hotelindustrie und die Kurorte vor. Nach dem Krieg stand die Wiedereingangssetzung des Fremdenverkehrs im Vordergrund. Per 1. Januar 1950 wurde der Personalbestand dieser Sektion im Rahmen eines Sparprogramms auf einen Beamten reduziert.

## VOM EISENBAHN- ZUM VERKEHRSDEPARTEMENT

Per 1. Juli 1958 setzte der Bundesrat das totalrevidierte Eisenbahngesetz in Kraft. Es löste nicht nur das Vorgängergesetz von 1872 ab, sondern weitere 15 Bundesgesetze und -beschlüsse im Eisenbahn- und Schifffahrtsbereich. Das Gesetz sah neu vor, «*dass der Bund den dem allgemeinen Verkehr des Landes oder eines grösseren Landesteiles dienenden Bahnunternehmungen Beiträge und Darlehen soll gewähren können zur Erstellung und Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen sowie zur Anschaffung von Fahrzeugen, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes wesentlich gehoben werden kann.*» Damit war die Grundlage gelegt für eine ordentliche und dauerhafte finanzielle Unterstützung der Bahn. In- des bestand noch kein Rechtsanspruch, und Zahlungen waren an verschiedene Voraussetzungen gebunden. Verschiedene Bestimmungen des Eisenbahngesetzes wurden neu auch für die konzessionierten Schifffahrts-, Trolleybus- und Seilbahnunternehmen als anwendbar erklärt. Dieses damals moderne Gesetz ist in den Grundzügen weiterhin gültig; es wurde seither 40-mal teilrevidiert.

1963 integrierte der Bundesrat das Amt für Verkehr in das neu entstehende Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (damalige Abkürzung: VED). Seit der Schaffung des Post- und Eisenbahndepartements waren unter anderem die Luftfahrt und die Aufsicht über

die Stromversorgung (s. Seite 17) sowie später die Zuständigkeit für Radio und Fernsehen zu den Aufgaben des Departements hinzugekommen. Weil die Bezeichnung «Post- und Eisenbahndepartement» in keiner Weise mehr mit dem tatsächlichen Aufgabenbereich übereinstimmte, beantragte der Bundesrat die Umbenennung und Neuorganisation des Departements mit dem Argument: «Die grosse Aufgabe dieses Departements liegt in der Wahrung der Interessen des nationalen und des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie in der Wasser- und Energiewirtschaft.»

In seiner Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Organisation des Verkehrs- und Energiedepartements vom 15. Juni 1962 umriss der Bundesrat die Aufgaben des EAV wie folgt:

«Dem Amt für Verkehr obliegen Vorbereitung und Vollzug der Gesetzgebung über Eisenbahnen und Trolleybusse, konzessionierte Schiffsunternehmungen, Aufzüge, Luftseil- und Sesselbahnen, die der Bundesgesetzgebung unterstellt sind, ferner die Aufsicht über diese Unternehmungen. Die Aufsicht gliedert sich in eine technische, tarifarische und allgemein administrative Aufsicht und erfasst auch die schweizerische Verkehrsstatistik. In Bezug auf die Schweizerischen Bundesbahnen hat das Amt für Verkehr alle Geschäfte zu behandeln, die sich aus der Oberaufsicht des Departements ergeben, unter Vorbehalt der Zuständigkeit des Finanz- und Zolldepartements. Der Vollzug des Gesetzes über die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten gehört ebenfalls in den Aufgabenkreis des Amtes. Zu den Obliegenheiten des Amtes gehört ferner die Behandlung des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs auf der Strasse, in Zusammenarbeit mit den zuständigen in- und ausländischen Stellen. Es bearbeitet ferner die Angelegenheiten des Fremdenverkehrs, soweit das Departement dafür zuständig ist, und übt die Aufsicht über die Schweizerische Verkehrszentrale aus. In Verbindung mit dem Politischen Departement werden vom Amt für Verkehr Verträge mit dem Ausland über den Eisenbahn-, den konzessionierten Schiffs- und den Strassenverkehr, soweit das Post- und Eisenbahndepartement dafür zuständig ist, vorbereitet und deren Vollzug überwacht.»

Mit einigen Ausnahmen – z. B. der Zuständigkeit für den Fremdenverkehr und der noch deutlich weniger weit gehenden Aufgaben bei der Finanzierung – entspricht dieser Aufgabenkatalog zu einem grossen Teil der heutigen Tätigkeit des BAV. In einigen Fällen lassen sich erstaunliche Parallelen zu heutigen Geschäften erkennen. So verfügte Amtsdirektor Adolf Martin wegen einer Strommangellage im Februar 1963, dass alle Privatbahnen ein Stromsparregime analog zur SBB einzuführen hätten: Unter anderem



- 1 1963 rief das Amt die Bahnen dazu auf, Energie zu sparen
- 2 Kontrolle der Seilbahn Gerschnialp-Trübsee im Jahr 1963





Fritz Bürki

durften die Reisezüge «nicht mehr vorgeheizt» werden, und bei Fahrtzeiten von über einer Stunde mussten die Bahnen «die Heizung 30 Minuten vor Ankunft auf der Endstation ausschalten».

## FREUDEN UND LEIDEN ZUM 100-JAHRE-JUBILÄUM

Anlässlich des 100-Jahre-Jubiläums von 1973 umfasste das Amt 120 Mitarbeitende. Es war in der Zwischenzeit einmal mehr neu organisiert worden und in folgende Bereiche gegliedert:

- Vizedirektion Planung, Wirtschaft, Finanzen mit folgenden Sektionen: Wirtschaft und Finanzen, Rechnungsaufsicht, Betrieb, Planung, Internationale Organisationen, Fremdenverkehr.
- Vizedirektion Recht, Konzessionen, Tarife mit folgenden Sektionen: Rechtsdienst, Konzessionen und Strassentransporte, Tarife und Verkehr, Konzessionierte Strassentransportdienste, Personal und Verwaltung.
- Vizedirektion Technik mit folgenden Sektionen: Bau und feste Anlagen, Zugförderung und elektrische Anlagen, Seilbahnen, Schifffahrt.

Das Amt organisierte zu seinem Jubiläum unter anderem eine Pressefahrt, welche von den Verkehrsbetrieben der Stadt Bern über eine Schifffahrt auf dem Thunersee zur Dampf- und Seilbahn am Briener Rothorn führte und so die Bandbreite der Aufgaben abbildete. Nebst Direktor Peter Trachsel trat Bundesrat Roger Bonvin, der per Helikopter eingeflogen wurde, als Redner auf.

Nach dem Jubiläum wurde das Amt vom Furka-Skandal erschüttert: Bundesrat Bonvin hatte seinen Weggefährten Albert Coudray zum Vizedirektor im Eidgenössischen Amt für Verkehr ernannt, um den Bau des Furka-Tunnels zu verwirklichen. Mit einer Vervierfachung der ursprünglich bewilligten Kosten und doppelter Bauzeit wurde das Bauwerk zu einer Staatsaffäre, welche auch das EAV betraf.

## DAS BUNDESAMT FÜR VERKEHR (SEIT 1979)

Mit der Reorganisation der Bundesverwaltung von 1979 benannte der Bundesrat das Departement in Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) um. Im gleichen Zuge wurde das EAV zum Bundesamt für Verkehr (BAV). Amtsintern hatte dies vorerst nur wenig Folgen, ausser dass die Tourismusförderung

1981 vom BAV ans Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA) übergang.

Auf den 1. Januar 1995 wurde das Amt auf Anstoss des neuen Direktors Max Friedli (Nachfolger von Fritz Bürki) erneut reorganisiert. Auslöser waren einerseits die unterschiedlich starke Belastung der verschiedenen Abteilungen und Sektionen, andererseits die Einführung des Bestellerprinzips im regionalen Personenverkehr (Abkehr von der bisherigen nachträglichen Defizitdeckung) ab 1996. Neu wurde das Amt in vier Abteilungen (Planung, Produktion, Infrastruktur und Sicherheit) gegliedert. Es beschäftigte rund 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

1998 konzipierte das Amt zu seinem 125-jährigen Bestehen unter dem Titel «Anschluss Zukunft» eine interaktive Ausstellung zur Verkehrspolitik «mit Informationen, Fakten, Meinungen, Projekten und Visionen zum Thema Mobilität». Für die Mitarbeitenden organisierte es ein Fest mit Schifffahrt zur St. Petersinsel am Bielersee.

## VOM EVED ZUM UVEK – UND WIEDER ZUSTÄNDIG FÜR SBB

1998 wurde auch das Departement unter Vorsteher Moritz Leuenberger erneut umorganisiert und in Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) umbenannt.

Einschneidender war die Neuorganisation des Amtes auf den 1. Januar 2000. Bis dahin war das Amt bei der Eisenbahn vor allem für die Privatbahnen zuständig gewesen. Nun aber wurde mit dem Projekt «hoheitliche Aufgaben» die Bahnreform umgesetzt. Mit dieser wurde die SBB von der Staatsbahn (Regiebetrieb des Bundes) zu einer Aktiengesellschaft. «Die neue Rechtsform der SBB führt dazu, dass sie sich nicht mehr selbst beaufichtigen kann», hielt der Schlussbericht zum Projekt fest und folgerte: «Die staatlichen Aufsichtsfunktionen sind wie bei den KTU (d. h. den privaten konzessionierten Transportunternehmen) künftig durch das BAV wahrzunehmen.» Damit wurden Aufsichtsaufgaben wie Baubewilligungen, Fahrzeugzulassungen und Sicherheitsaufsicht, welche der Bund 1919 an die SBB übertragen hatte, zum Bund zurücktransferiert. Hinzu kamen weitere Aufgaben aufgrund des freien Netzzugangs im Eisenbahnverkehr. Der Personalbestand des BAV stieg um nicht weniger als 86 Stellen. Davon übernahm das Amt 43,5 Stellen – häufig inklusive der Stelleninhaber – direkt von der SBB. Neu wurde das BAV in die vier Abteilungen Bau, Verkehr, Technik und Aufsicht plus einen Supportbereich gegliedert.



Max Friedli

Auf Anfang 2000 zog der grösste Teil der Mitarbeitenden an den neuen Hauptsitz am Bollwerk 27/29. Zuvor war das BAV auf sechs Standorte verteilt gewesen. Allerdings reichte der Platz aufgrund des Personalzuwachses in Folge der Bahnreform trotzdem nicht aus, so dass das Amt weiterhin Aussenstellen an der Nägeligasse, der Speichergasse und an der Schwarztorstrasse betreiben musste.

## NEUAUSRICHTUNG UND UMZUG NACH ITTIGEN

Erst als es im Januar 2006 zusammen mit der Mehrzahl der anderen UVEK-Ämter in den Campus Ittigen zog, erhielt das BAV ein ausreichend grosses Gebäude. Dieses ist an die aktuelle Grösse von 350 Mitarbeitenden angepasst und erlaubt es, alle Abteilungen und Sektionen unter einem Dach zu beherbergen.

Gleichzeitig mit diesem Umzug wurde das Amt unter dem Projekttitel Scambio neu ausgerichtet. Insbesondere ging es darum, die Sicherheitsaufsicht zu stärken, die vorher teilweise vermengten Bewilligungs- und Finanzierungsprozesse zu trennen sowie das Controlling zu verbessern. Zugleich musste das Amt aufgrund der Entlastungsprogramme der Bundesverwaltung zur Sanierung der Bundesfinanzen rund 20 Stellen abbauen.

Das BAV wurde nun in die Abteilungen Überwachung, Infrastruktur, Finanzierung, Sicherheitstechnologie und Politik gegliedert. Hinzu kamen die Ressourcen sowie das neugeschaffene Strategische Sicherheitsrisiko-Management (SRM). Mit der Auflösung des bisherigen Bundesamts für Wasser und Geologie (BWG) stiess auf Anfang 2006 dessen Bereich Binnenwasserstrassen und Rheinschifffahrt zur Sektion Schifffahrt des BAV.

Die bisher letzte grössere Anpassung der Organisation erfolgte 2008 mit dem Nachfolgeprojekt Scambio+. Die Abteilung Überwachung wurde aufgehoben und ihre Aufgaben auf andere Abteilungen verteilt, vor allem auf die neue Abteilung Sicherheit, die aus der vorherigen Abteilung Sicherheitstechnologie hervorging.

Prägende Ereignisse für das Amt in den letzten Jahren waren die Fertigstellung der Neuen Eisenbahn-Alpen-transversalen (NEAT) mit Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (2016) und der Subventions-Skandal bei der Post-Auto AG (2018).

## DIE BAV-DIREKTOREN

Insgesamt standen dem BAV bisher 18 Direktoren vor. Am längsten amtierte mit 21 Jahren Robert Winkler vor Max Friedli mit 16 Jahren. Am kürzesten blieb mit drei Jahren Robert Herold, der von der SBB kam und dorthin zurückkehrte.

### Eisenbahnabteilung

#### Technische Direktoren

1873–1877 | Leopold Stanislaus Blotnitzki

1878–1890 | Ernest Dapples

1890–1900 | Johann Tschiemer

1901–1922 | Robert Winkler

#### Administrative Direktoren

1873–1885 | Huldrich Arnold Seifert

1885–1892 | Gottfried Farner

1893–1896 | vakant

1897–1901 | Placid Weissenbach jun.

1902–1907 | vakant

1908–1921 | Max Pestalozzi

#### Alleinige Direktoren

1923–1926 | Robert Herold

1927–1935 | Hans Hunziker

#### EAV

1935–1936 | vakant

1937–1940 | Paul Kradolfer

1941–1950 | Raphaël Cottier

1951–1961 | Robert Kunz

1962–1970 | Adolf Martin

1970–1981 | Peter Trachsel

#### BAV

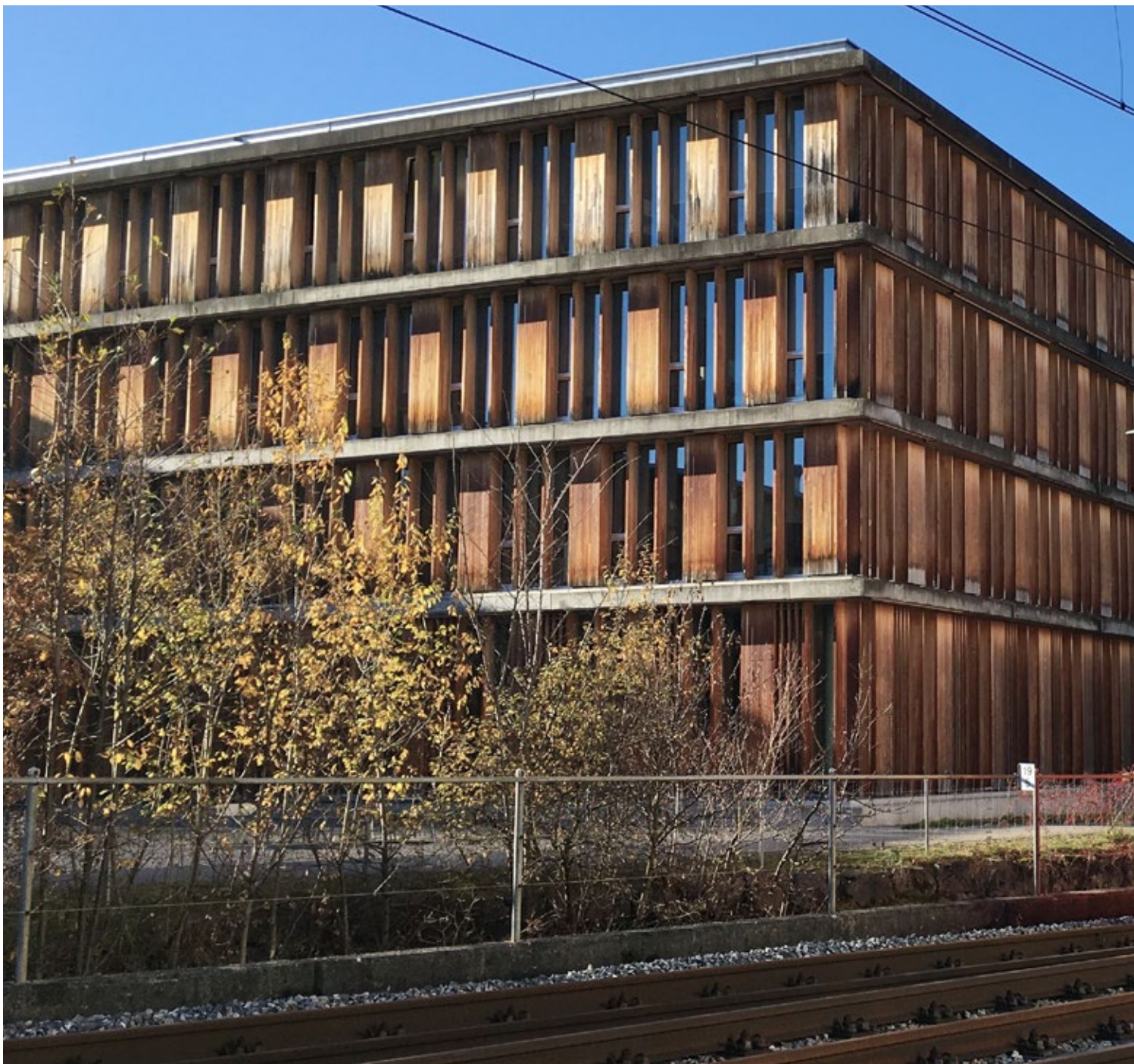
1981–1994 | Fritz Bürki

1994–2010 | Max Friedli

Seit 2010 | Peter Füglistaler

# DAS **BAV** IN DER **GEGENWART**

**Papiermühle/Ittigen** | Das BAV nimmt heute zahlreiche Aufgaben rund um den öffentlichen Verkehr und den Güterverkehr wahr. Es fördert die Erschließung per Bahn – und ist auch selber gut an den öV angebunden.





Das Bundesamt für Verkehr (BAV) nimmt heute umfassende Aufgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie des Güterverkehrs wahr. Es ist Sicherheitsaufsichts-, Zulassungs-, Finanzierungs-, Baubewilligungs-, Planungs-, Regulierungs- und Politikvorbereitungsbehörde. Mit dieser Bündelung unterscheidet es sich von den Behörden in vielen anderen Ländern. Während dort die Sicherheitsaufsicht oftmals von separaten Behörden wahrgenommen wird, stellt das BAV die Unabhängigkeit der Sicherheitsaufsicht mit einer getrennten, eigenständigen Abteilung und klar abgegrenzten Verantwortlichkeiten bei den verschiedenen Verfahren sicher. Die Bündelung der Aufgaben wirkt positiv. Insbesondere um den Einbezug der Ausbauplanung bei der Eisenbahn werden wir im Ausland benieden. So forderte ein Branchenverband bei den deutschen Koalitionsverhandlungen im Jahr 2021 die Schaffung «einer neuen Behörde nach dem Vorbild des Schweizer Bundesamts für Verkehr» – dies mit dem Hauptargument, dass der allseits gewünschte Ausbau der Bahn nur so zügig realisiert werden könne.

Nachfolgend werden die Aufgaben des BAV im Einzelnen beschrieben.

## SICHERHEITSAUFSICHT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Das BAV ist die **Sicherheitsaufsichtsbehörde** für alle vom Bund konzessionierten Transportunternehmen, die im öffentlichen Verkehr tätig sind. Dazu zählen Bahn-, Schifffahrts-, Seilbahn-, Tram- und Busunternehmen. Die gesetzliche Verantwortung für die Sicherheit liegt bei den Unternehmen. Das BAV trägt mit seiner Aufsichtstätigkeit massgebend dazu bei, dass allfällige Mängel im Sicherheitssystem rasch erkannt und wo nötig umgehend behoben werden. Die Sicherheitsaufsicht hat drei Phasen:

- Das BAV sorgt dafür, dass Vorschriften, Normen und alle anderen Sicherheitsbestimmungen im öffentlichen Verkehr und im Schienengüterverkehr aktuell, anwendungsfreundlich, wirtschaftlich umsetzbar und kontrollierbar sind. Das BAV nutzt Ereignismeldungen, Empfehlungen der unabhängigen Sicherheitsuntersuchungsstelle

(SUST), Ergebnisse von Audits und Betriebskontrollen sowie neue technische Erkenntnisse als Grundlage, um die bestehenden Sicherheitsstandards zu verbessern. Es passt diese praxisorientiert den wachsenden Anforderungen und dem Stand der Technik an.

- Das BAV nimmt im Rahmen von Bewilligungs- und Zulassungsverfahren eine präventive Aufsicht wahr. Es erteilt die Bewilligungen für Aus- und Umbauten der Eisenbahninfrastruktur sowie für Seilbahnanlagen und für Landungsstellen der öffentlichen Schifffahrt. Pro Jahr führt es rund 500 derartige Plan-genehmigungsverfahren. In diesen Verfahren prüft das Amt, ob die Transportunternehmen bzw. Infrastrukturbetreiber den Bau und Betrieb ihrer Anlagen und Verkehrsmittel vorschriftskonform geplant haben und kontrolliert die Umsetzung stichprobenweise.

Weiter erteilt das BAV Herstellern von Fahrzeugen und von Infrastruktur-Komponenten eine Typenzulassung, wenn dafür die erforderlichen Sicherheitsnachweise erbracht worden sind. Zudem stellt das BAV Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen aus, damit gewährleistet ist, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb erfüllen. Weiter stellt es Berechtigungen und Ausweise für sicherheitsrelevantes Personal (Lokführer etc.) sowie Schiffsführerausweise aus.

- Für die Betriebssicherheit im öffentlichen Verkehr und im Schienengüterverkehr sind gemäss Gesetz die Verkehrsbetriebe und -unternehmen sowie die Ersteller von Anlagen verantwortlich. Die Rolle des BAV ist es, risikoorientiert und stichprobenweise zu überprüfen, ob die Unternehmen ihre Verantwortung wahrnehmen. Es führt hierzu Audits, Betriebskontrollen und Inspektionen durch.

Bei Eisenbahnen, Seilbahnen sowie bei Gefahrgutumschliessungen überwacht das BAV überdies, ob die Hersteller nur Produkte und Komponenten auf den Markt bringen, die sicher sind und den Normen entsprechen («Marktüberwachung»). Das BAV arbeitet nach standardisierten Verfahren. Wenn es sicherheitsrelevante Mängel feststellt, weist es die Unternehmen an, diese zu beheben.

## STEUERUNG BETRÄCHTLICHER FINANZMITTEL

Der Bund gibt jährlich über fünf Milliarden Franken für den öv und den Schienengüterverkehr aus. Der Auftrag des BAV als **Finanzierungs- und Subventionsbehörde**

ist es, die Finanzierung zu steuern und möglichst effizient zu gestalten. In den Kompetenzbereich des BAV fallen folgende finanzwirksame Aufgaben:

- Die Ausbauten des Schienennetzes wie auch der Betrieb und Substanzerhalt der bestehenden Bahninfrastruktur werden aus dem Bahninfrastrukturfonds finanziert. Hierfür stehen pro Jahr rund 4,5 Milliarden Franken zur Verfügung.
- Um schweizweit die Grundversorgung (den Service Public) mit öv-Dienstleistungen sicherzustellen, bestellen der Bund und die Kantone bei den Transportunternehmen die notwendigen Angebote des regionalen Personenverkehrs mit Zug, Bus, sowie in einzelnen Fällen mit Seilbahn oder Schiff. Der Bundesanteil beträgt rund eine Milliarde Franken pro Jahr.
- Weiter fördert der Bund den Schienengüterverkehr, einerseits mit Betriebsbeiträgen für den kombinierten Verkehr durch die Alpen, andererseits mit der Mitfinanzierung von Güterverkehrsanlagen wie Terminals und Anschlussgleise (total rund 100 bis 200 Millionen Franken pro Jahr). Dies sind wichtige Instrumente für die Umsetzung der Verlagerungspolitik.
- Der Bund leistet Beiträge zu Gunsten des Autoverlads, primär mit periodischen Investitionskrediten. Diese erfolgen grösstenteils mit Mitteln aus dem Strassenverkehr.

Die Verantwortung für den korrekten und gesetzeskonformen Einsatz der Subventionsgelder liegt bei den Transportunternehmen. Sie werden dabei von Revisionsgesellschaften unterstützt. In den Sparten, die durch den Bund (mit-)finanziert werden, führt das BAV ein Controlling durch. Dieses bezweckt, die Subventionen umfassend zu steuern und ihre korrekte Verwendung zu prüfen. Betrachtet werden insbesondere die Planrechnungen («Offerten») und die Jahresrechnungen der Transportunternehmen. Die Revision des BAV sowie die eidgenössische und die kantonalen Finanzkontrollen führen zusätzlich vertiefte, stichproben- und risikoorientierte Prüfungen bei den Transportunternehmen durch.

Das BAV hat in verschiedenen Bereichen die **Rolle der Marktzugangsbehörde** inne. Es erteilt Konzessionen für regelmässige und gewerbsmässige Transporte im Inland, bewilligt grenzüberschreitende Personenverkehrsangebote oder lizenziert Gütertransportunternehmen auf der Strasse. Es leistet damit einen wichtigen Beitrag dafür, dass Transportdienstleistungen in der Schweiz durch zuverlässige Unternehmen angeboten werden.



## WEITERENTWICKLUNG DES BAHN- NETZES UND DER VERKEHRSPOLITIK

Das BAV spielt eine **zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung des Eisenbahnnetzes**. Es verantwortet die strategische Angebots- und Infrastrukturplanung für dieses Netz. Es stimmt diese auf die Raumplanung sowie auf die Planung des Strassennetzes ab. Ziel ist es, eine leistungsfähige Infrastruktur aus nationaler Optik zu konzipieren, welche einen möglichst grossen Beitrag an die Klimaziele leisten kann. Hierfür analysiert das BAV, wo Engpässe bestehen und welche Projekte die beste Wirkung haben. Dabei steht es in dauerhaftem engem Kontakt mit seinen Partnern, insbesondere den Kantonen und der Branche. Das BAV beaufsichtigt, koordiniert und steuert die Umsetzung der grossen Eisenbahn-Ausbauprogramme. Es vertritt den Bund als Besteller und setzt sich für eine kosten- und termingerechte Realisierung ein.

Das BAV ist **Regulierungs- und Politikvorbereitungsbehörde**. Für die Konzeption und Umsetzung der Verkehrspolitik ist das BAV auf die Zusammenarbeit mit vielen Partnern angewiesen. Es arbeitet Dossiers zu Handen des Departements, des Parlaments und des Stimmvolks auf. Es bereitet Gesetzes- und Verordnungsanpassungen vor und beantwortet Fragen von Stakeholdern, Medien und Bürgern.

Eine wichtige Funktion nimmt das BAV in der **Abstimmung der schweizerischen Verkehrspolitik mit dem Ausland** wahr: So koordiniert es die Umsetzung des Landverkehrsabkommens und den Kontakt mit der EU-Kommission im Landverkehr. Es erarbeitet und vollzieht zahlreiche Abkommen mit Nachbarländern zur Umsetzung der schweizerischen Verkehrspolitik, zur grenzüberschreitenden Binnenschifffahrt sowie zur Rheinschifffahrt und entwickelt diese Abkommen weiter.

Daneben nimmt das BAV verschiedene weitere Aufgaben wahr, oft mit einem Fokus nach innen. Dazu gehören beispielsweise die Übersetzung aller wichtigen Dokumente in die drei Landessprachen, die Steuerung von Personal und internem Finanzbedarf, die Weiterentwicklung in der Logistik oder das Risikomanagement.

Die Organisation des BAV folgt seinen Aufgaben: Das Amt ist strukturiert in eine Abteilung Sicherheit, eine Abteilung Finanzierung, eine Abteilung Infrastruktur, eine Abteilung Politik und eine Abteilung Betriebswirtschaft und Organisation. Das BAV verfügt über rund 350 Mitarbeitende. Rund 120 davon arbeiten in der Abteilung Sicherheit. Zentraler und einziger Standort des Amtes ist das Bürogebäude des Bundes an der Mühlestrasse 6 in Ittigen.

## DIE AUFSICHTSFUNKTION DES BAV

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist die Aufsichtsbehörde für den öffentlichen Verkehr und den Güterverkehr. Daneben hat das Amt weitere Aufgaben (s. Haupttext). Nachfolgend sind die wichtigsten Eckwerte der Aufsichtsfunktion zusammengefasst:

- Die gesetzliche Verantwortung für den sicheren Betrieb, die korrekte finanzielle Abrechnung und die vorschriftskonforme Tätigkeit in weiteren Gebieten liegt bei den Transportunternehmen. Analog sind die Hersteller verantwortlich, dass die Fahrzeuge und Bauteile, welche sie verkaufen, den rechtlichen Vorgaben entsprechen. Das BAV prüft als Aufsichtsbehörde, ob die Unternehmen ihre gesetzliche Verantwortung wahrnehmen. Die Unternehmen können sich nicht darauf verlassen, dass allfällige Fehler vom BAV aufgezeigt werden.
- Das BAV übt keine allumfassende und generelle Aufsicht aus, sondern ist dort aktiv, wo Gesetze, Verordnungen oder völkerrechtliche Verträge dies explizit vorsehen. Dies ist namentlich der Fall bei verschiedenen Vorgaben in den Spezialgesetzen für öV und Güterverkehr (Personenbeförderungsgesetz, Eisenbahngesetz etc.). Zudem hat das BAV darüber zu wachen, dass die Unternehmen des öV und des Güterverkehrs verschiedene weitere, nicht verkehrsspezifische Gesetze einhalten (z. B. Umweltschutzgesetz, Behindertengleichstellungsgesetz). Die konkreten Aufsichtsaufgaben des BAV können von Gesetz zu Gesetz unterschiedlich definiert sein.
- Das BAV übt seine Aufsicht grundsätzlich risiko- und stichprobenorientiert aus. Auf diese Weise erzielt es mit den vorhandenen Ressourcen die grösstmögliche Wirkung.

# DAS **BAV** AUF DEM WEG IN DIE **ZUKUNFT**

**Bahnhof Zürich-Stadelhofen** | Das BAV setzt sich dafür ein, dass der öffentliche Verkehr weiterentwickelt wird. Dieser soll insbesondere in den Agglomerationen weiter ausgebaut werden, um einen möglichst grossen Beitrag zu den Klimazielen leisten zu können.





Die Zukunft des Bundesamtes für Verkehr (BAV) ist abhängig von der Entwicklung des Verkehrs. Und diese Entwicklung sieht positiv aus: Die zunehmende Urbanisierung des Landes wird dazu beitragen, dass die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs (öV) und neuer Mobilitätsangebote in der Schweiz weiter steigt. Immer weniger Bewohnerinnen und Bewohner der Agglomerationen werden ein eigenes Auto besitzen. Mit der Arbeit im Homeoffice und digitalen Sitzungen verlieren Geschäftsreisen an Bedeutung und helfen den Berufsverkehr zu reduzieren. Stattdessen wird der Freizeitverkehr weiter zunehmen. Wer unterwegs sein muss oder will, setzt immer mehr auf den öV, auf on-demand- und Sharing-Angebote, auf das Velo oder die Fortbewegung zu Fuss. Ausserhalb der Agglomerationen, d. h. auf dem Land sowie im Berggebiet, behält der immer stärker elektrifizierte Individualverkehr seine dominierende Rolle für die Mobilität. Hier ist der öV gefordert, die Grundversorgung und Erreichbarkeit sicherzustellen. Menschen, welche vollkommen auf Angebote des öV setzen, erwarten auch in diesen Räumen ein ausgebautes Angebot, insbesondere im Freizeitverkehr. In absehbarer Zeit dürfte zudem die flexible Nutzung aller Verkehrsträger zum Allgemeingut werden. Das BAV unterstützt dies mit digitalen Infrastrukturen, welche die Entwicklung von multimodalen Angeboten erleichtern.

Auf Basis dieser Entwicklungen wird der Anteil des öffentlichen Verkehrs (öV) am Personenverkehr gemäss den Verkehrsperspektiven des Bundes bis 2050 von 21 auf 24 Prozent steigen. Beim Güterverkehr wird der Anteil der Schiene gemäss dieser Prognose von 37 auf 39 Prozent zunehmen. Die Verkehrsperspektiven bilden die Grundlage für die Infrastruktur- und Angebotsentwicklung. Eine sorgfältige Verkehrs- und Infrastrukturplanung im Dienst einer durchdachten Raumentwicklung muss ein nationaler Prozess sein. Die Rolle des Bundes wird dabei zunehmend wichtiger. Dem BAV kommt in der Vorbereitung der politischen Entscheide eine wichtige Rolle zu.

Bei der Planung des öV müssen wir lernen, in Regionen und in Metropolitanräumen zu denken. Das sind jene Einheiten, die künftig die Rolle als Besteller für das Verkehrsangebot übernehmen sollten, denn Kantonsgrenzen engen den Horizont ein. Die Aufteilung des öV in Fern-,

Regional-, Orts- und touristischen Verkehr wird sich in Zukunft immer mehr auflösen. Aufgabe des künftigen BAV wird es demzufolge sein, diese Strukturreform sukzessive voran zu treiben.

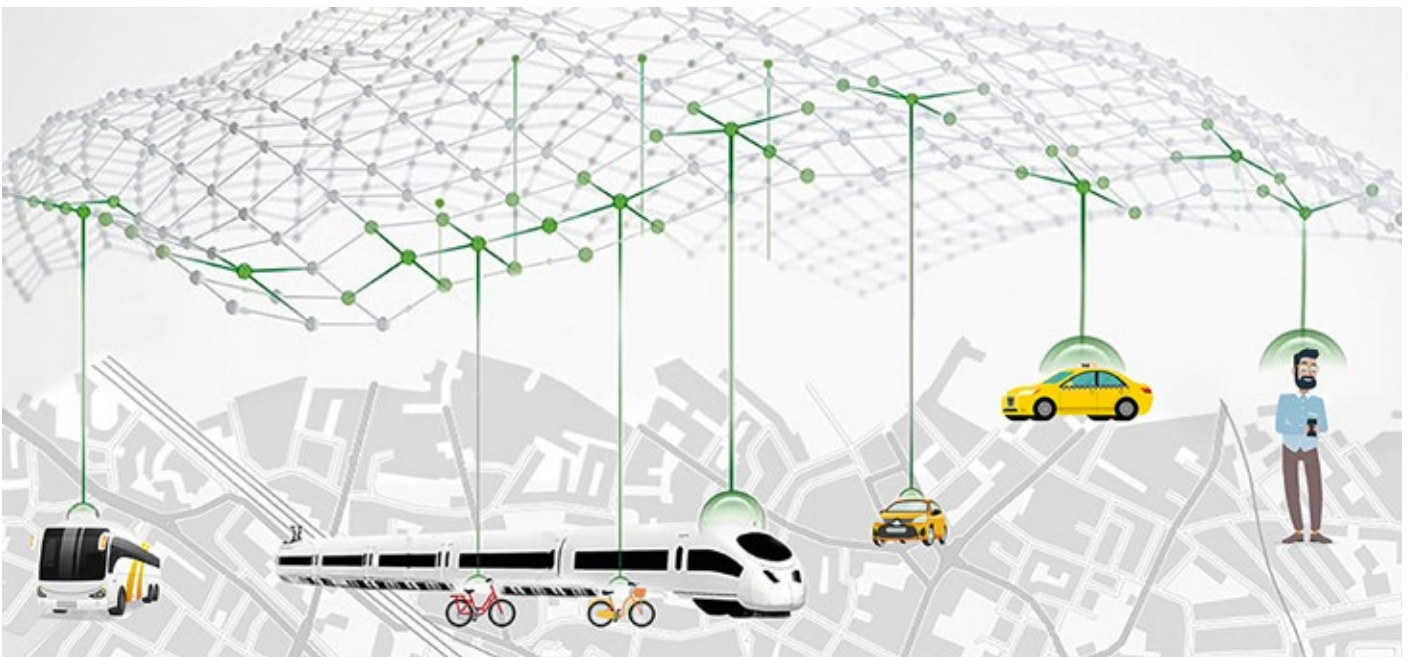
Der Ausbau des öV-Angebots muss in Zukunft stärker auf die Erreichung der Klimaziele ausgerichtet werden. Ein grosses Potenzial besteht im Umfeld der Agglomerationen, in Grenzräumen und im internationalen Verkehr. Um den Modalsplit im Personenverkehr zugunsten der Bahn zu steigern, genügt der Bahnausbau jedoch nicht; ebenso wichtig ist, dass die öV-Unternehmen mit attraktiven Angeboten einen Beitrag leisten.

## **WEITERENTWICKLUNG DES TARIFSYSTEMS**

Aufgabe der Transportunternehmen wird es unter anderem sein, mit einem übersichtlichen, schweizweit einheitlichen Tarifsystem den öV noch kundenfreundlicher zu machen. Das Prinzip «Eine Reise – ein Ticket» muss über die Grenzen des öV hinaus auf alle Mobilitätsanbieter

ausgeweitet werden. Der Billettverkauf wird zunehmend digital erfolgen und für Drittanbieter geöffnet, damit das öV-Angebot breiter genutzt und in multimodale Angebote integriert werden kann. Um die durchschnittliche Auslastung der öV-Angebote und damit deren Effizienz zu verbessern, muss eine zeitliche Differenzierung der Preise geprüft werden. Das BAV wird entsprechende Veränderungen unterstützen und begleiten. Zugleich wird generell der Preis der Mobilität unter Berücksichtigung seiner Auswirkungen auf die Gesellschaft, die Wirtschaft und die Umwelt zu hinterfragen sein. Die bisherige Politik der billigen und immer schnelleren Mobilität wird kaum nachhaltige Lösungen bringen.

Die Förderung des Schienengüterverkehrs wird eine Kernaufgabe des BAV bleiben und noch weiter an Bedeutung gewinnen. Angesichts der klimapolitischen Ziele ist es unverzichtbar, weiter an der Erreichung des Verlagerungsziels im Güterverkehr durch die Alpen und innerhalb der Schweiz zu arbeiten sowie den Binnengüterverkehr auf der Schiene zu stärken und fit für die Zukunft zu machen. Hier stehen bereits in den nächsten Jahren wichtige politische Weichenstellungen bevor.



Die Vernetzung verschiedener Mobilitäts-Daten soll kundenfreundliche Angebote ermöglichen.

## **AUSBAU MIT MÖGLICHST WENIG KOMFORTEINBUSSE**

Menge und Volumen der baulichen Massnahmen auf dem Bahnnetz werden mit der angepeilten weiteren Stärkung der Bahn langfristig weiter zunehmen. Der betriebliche Unterhalt wird noch wichtiger, da die Anlagen stark beansprucht werden. Die einzelnen Projekte werden im dicht besiedelten Gebiet immer komplexer. Der lokale Widerstand gegen Ausbauprojekte und die Forderung der Anwohnerinnen und Anwohner nach unterirdischer Verkehrsführung, nach einer unsichtbaren und geräuschlosen Eisenbahn, lassen die Verfahren für die Juristinnen und Ingenieure des BAV zu einer immer grösseren Herausforderung werden. Eine weitgehende Digitalisierung und Automatisierung der Abläufe und Prozesse werden in Zukunft die seriöse und effiziente Abwicklung aller Verfahren innerhalb des BAV und in der Schnittstelle zu den Antragsstellenden unterstützen.

Beim Ausbau der Infrastruktur sind heute nicht mehr die finanziellen Mittel der limitierende Faktor. Vielmehr sind es die eingeschränkten Möglichkeiten, Bauvorhaben am Eisenbahnnetz unter laufendem Betrieb zu realisieren. Das zeigt, dass die Förderung des öffentlichen Verkehrs viel mehr braucht als einen weiteren Ausbau der Angebote und damit der Infrastruktur.

Das BAV und die Transportunternehmen mit ihren Infrastruktur-Divisionen müssen sich auch ernsthaft darüber Gedanken machen, wie sie in Zukunft die Bautätigkeit auf dem Netz kundenverträglicher gestalten können. Wir sind stolz auf die Pünktlichkeit der Züge und den hohen Komfort. Wenn auf gewissen Strecken und in Bahnhöfen während vieler Jahren der permanente baustellenbedingte Ausnahmezustand herrscht, kann rasch eine grosse Unzufriedenheit entstehen. Eine der zentralen Herausforderungen wird es sein, ein für die Kundinnen und Kunden verträgliches Gleichgewicht zwischen Fahren, Unterhalten und Bauen zu finden.

Auch der Busverkehr sowie Seilbahnen und die Schifffahrt werden künftig noch stärker vom Freizeitverkehr geprägt sein. Als Konzessions-, Plangenehmigungs- und Sicherheitsaufsichtsbehörde wird das BAV hier in Zukunft vermehrt gefordert sein. Wie in verschiedenen grossen Städten der Welt ist es auch in der Schweiz denkbar, dass Seilbahnen zu einem innerstädtischen Nahverkehrstransportmittel werden. Raumplanerische Fragen und Sicherheitsaspekte dürften für das BAV dabei an Bedeutung gewinnen.

## **SICHERHEIT BLEIBT KERNAUFGABE**

Die Sicherheitsaufsicht bleibt eine Kernaufgabe des BAV. Auch in Zukunft liegt die volle Verantwortung für die Sicherheit bei den Transportunternehmen. Das BAV wird sie darin unterstützen und wo nötig immer wieder daran erinnern müssen. Die Öffentlichkeit erwartet, dass die Sicherheitsaufsicht eine proaktive Rolle übernimmt. Dieses Spannungsfeld bei der Wahrnehmung der Sicherheitsaufsicht wird das BAV in Zukunft noch vermehrt fordern.

Das BAV muss sich den Herausforderungen der Zukunft stellen. Die technologischen Entwicklungen und deren sinnvolle Anwendung sind zu fördern – sei dies im Zusammenhang mit dem unterirdischen Gütertransport von Cargo Sous Terrain, der digitalen automatischen Kupplung im Güterverkehr oder dem automatischen Fahrbetrieb bei der Eisenbahn (ATO), bei dem die Zugsteuerung ganz oder teilweise vom Computer übernommen wird. Das BAV muss den digitalen Wandel mit Anpassungen bei seinen Geschäftsprozessen und den Regelwerken aktiv angehen. Die unkomplizierte Umsetzung von innovativen Lösungen in der Schweiz ermöglicht es der schweizerischen Rollmaterialindustrie, international wettbewerbsfähig zu bleiben.

Von entscheidender Bedeutung für den internationalen Personenverkehr auf der Schiene und nicht zuletzt auch für die Schweiz als Produktionsstandort wird die Beziehung unseres Landes zu Europa sein. Die Beziehung der Schweiz zur europäischen Eisenbahnagentur ERA nur mit Übergangslösungen behelfsmässig zu kitten, ist nicht nachhaltig. Wenn mittelfristig keine institutionelle Klärung mit der EU zustande kommt, fällt die Schweiz zunehmend in die Isolation, und der grenzüberschreitende Schienenverkehr trägt Schaden davon. Dies sind in einer Zeit, in der zum Wohl des Klimas auf die Schiene gesetzt werden sollte, schlechte Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn, für die einheimische Rollmaterialindustrie und die vielen spezialisierten Unternehmen, welche mit ihrem Knowhow zur hohen Qualität des öV in der Schweiz beitragen.

Wir können die Zukunft nicht voraussehen – aber eines ist sicher: Das BAV wird den erfolgreichen Weg des öV und des Schienengüterverkehrs auch in den kommenden Jahren begleiten, unterstützen und vorantreiben.

## QUELLEN

- Dokumente des Amtes (grösstenteils aus dem Bundesarchiv)
- Bundesblatt und Dokumente des Bundesrats
- Historisches Lexikon der Schweiz
- Diverse Wikipedia-Artikel
- Hauszeitschrift «SwissTraffic» und «Traffic intern»
- H. Hürlimann: Die Eidgenössische Eisenbahngesetzgebung, Zürich 1887.
- Julius Oetiker: Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes, Bern 1902/1913.
- Friedrich Volmar: Die Anfänge der Eisenbahngesetzgebung im schweizerischen Bundesstaate, Bern 1903.
- Carl Paul Wiedemann: Die geschichtliche Entwicklung der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung, Zürich 1905.
- Placid Weissenbach: Das Eisenbahnwesen in der Schweiz. Erster Teil. Die Geschichte des Eisenbahnwesens. Zürich, 1911; Zweiter Teil. Die schweizerischen Eisenbahnen 1911. Zürich 1914.
- Friedrich Schumacher: Das eidgenössische Eisenbahndepartement: seine Tätigkeit und Entwicklung 1873–1913; Bern, 1914.
- Fritz Hess: Die neuere Eisenbahngesetzgebung des Bundes, Solothurn 1941.
- Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes in fünf Bänden. Herausgegeben vom Eidgenössischen Amt für Verkehr. Frauenfeld, 1947–1964.
- Broschüre: Hundert Jahre Eidgenössisches Amt für Verkehr. Bern, 1973.

## BILDNACHWEISE

- Nationalmuseum (S. 2/viertes Bild von oben, S. 11/unten)
- Ringier-Archiv (S. 2/oberstes und zweitoberstes Bild Mitte, S. 15, S.16 oben, S. 17, S. 19/unten, S. 20)
- Burgerbibliothek Bern (S. 4/5, S. 14/oben)
- Bundesarchiv (S. 11 oben)
- Keystone (S. 16 unten)
- Paul Gsell/Adobe Stock (S. 26/27)
- BAV (übrige)

## IMPRESSUM

- Redaktion: Sektion Kommunikation, BAV
- Layout und Produktion: atelier w, Basel
- Produktionsdatum: Januar 2023



