



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**

Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle KOVE

---

# Handbuch KOVE

**Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle**

---

Aktenzeichen: BAV-042.53-00001/00005/00004/00002



**Herausgeber:**

Bundesamt für Verkehr (BAV)  
Geschäftsstelle KOVE  
3003 Bern

**Übersetzungen:**

Französisch, Italienisch

**Bezugsquelle:**

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen-a-z/kove.html>

**Disclaimer**

Das Handbuch basiert zum einen auf den Prozessen und der Organisation sowie auf den Aufgaben, Kompetenzen und der Verantwortung der Akteure im Verkehrswesen<sup>1</sup>. Zum anderen basiert das Handbuch auf den gängigen Normen und Standards im Bereich Risikomanagement, Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagement. Die Aussagen entsprechen dem Stand der Kenntnisse zum Zeitpunkt der Freigabe des Dokuments. Sie können aufgrund künftiger Entwicklungen überholt sein, ohne, dass das Dokument in der Zwischenzeit geändert wurde. Das Handbuch ist seitens des Bundesamts für Verkehr (BAV) rechtlich nicht bindend. Das BAV achtet mit aller Sorgfalt auf die Richtigkeit veröffentlichter Informationen. Nichtsdestotrotz kann es hinsichtlich der inhaltlichen Aktualität und Vollständigkeit dieses Dokumentes keine Gewährleistung übernehmen. Haftungsansprüche wegen Schäden materieller und immaterieller Art durch die Nutzung bzw. Nichtnutzung der veröffentlichten Informationen werden daher ausgeschlossen.

**Änderungsnachweis:**

Version	Datum	Bearbeitende Stelle	Änderungshinweis	Status
2.0	01.04.2020	Leitungsorgan KOVE	Freigabe	freigegeben
1.0	11.04.2018	Leitungsorgan KOVE	Freigabe	abgelöst

<sup>1</sup> Die fachlich bzw. rechtlich zuständigen Stellen im Verkehrswesen von Bund, Kantonen, beauftragten Organisationen, Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen.



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Politische Führung und Krisenmanagement auf Stufe Bund</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle (KOVE)</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Vom Leitungsorgan bezeichnete Gefahren und Bedrohungen</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Konzept Verkehr in Katastrophen und Notlagen</b>	<b>8</b>
5.1	Gegenstand, Ausgangslage	8
5.2	Ziele des Konzepts	8
5.3	Abgrenzung	9
5.4	Grundsätzliches zur Zuständigkeit, Führung und Organisation im Verkehr	9
5.5	Grundsätzliches zur Kommunikation im Verkehr bei Katastrophen und in Notlagen	11
5.6	Generelle Bewältigungsstrategie im Verkehr (Was ist in welcher Qualität zu tun?)	13
5.7	Öffentlicher Land- und Schiffsverkehr	14
5.8	Öffentliche und private Luftfahrt	16
5.9	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	17
<b>6</b>	<b>Innere Sicherheit und Verkehr</b>	<b>17</b>
<b>7</b>	<b>Handlungsfelder und Abläufe für die Zusammenarbeit im Hinblick auf Ereignisfälle</b>	<b>18</b>
<b>8</b>	<b>Abläufe für die Zusammenarbeit in der Ereignisbewältigung</b>	<b>20</b>
<b>9</b>	<b>Hauptakteure und ihre Rollen im Verkehrswesen</b>	<b>20</b>
9.1	Bundesamt für Verkehr (BAV)	20
9.2	Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)	21
9.3	Bundesamt für Strassen (ASTRA)	21
9.4	Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) Staatssekretariat, Politische Direktion, Abteilung Sektorielle Aussenpolitik	22
9.5	Armee	22
9.6	Bundesamt für Bevölkerungsschutz (BABS)	23
9.7	Eidgenössische Zollverwaltung (EZV)	24
9.8	Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL)	24
9.9	Kantone	25
9.10	Beauftragte Organisationen für die Systemführung im Verkehr (Systemführerinnen)	27
9.11	Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen	28
9.12	Konzessionierte Personenbeförderungsunternehmen	29
9.13	Schienengütertransportunternehmen	31
<b>10</b>	<b>Glossar</b>	<b>32</b>
<b>11</b>	<b>Abkürzungen</b>	<b>41</b>
<b>12</b>	<b>Anhang</b>	<b>43</b>
12.1	Liste der vom Leitungsorgan KOVE bezeichneten Gefahren und Bedrohungen	43
12.2	Übersicht über die Aufgaben im Bereich Verkehr im Rahmen des Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagements (NKK)	45



## 1 Einleitung

Das Verkehrswesen<sup>2</sup> ist für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft zentral. Dementsprechend zählt der Verkehr<sup>3</sup> auch zu den sogenannten kritischen Infrastrukturen. Beim Ausfall von Verkehrsinfrastrukturen oder Verkehrsmitteln kann das Angebot im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und der Strasse sowie in der öffentlichen und privaten Luftfahrt nicht mehr bedarfsgerecht gewährleistet werden. Ebenso kann die Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen nicht mehr bedarfsgerecht sichergestellt werden. Stehen Verkehrsleistungen, lebenswichtige Güter und Dienstleistungen nicht mehr im gewohnten Umfang zur Verfügung, kann dies schnell zu wirtschaftlichen Ausfällen führen und die Unzufriedenheit der Betroffenen wächst rasch. Um solche Situationen möglichst gut bewältigen zu können, müssen die verschiedenen Akteure im Verkehrswesen<sup>4</sup> wissen, was sie im Ereignisfall von den anderen erwarten können und, was die anderen von ihnen erwarten. Eine grosse Herausforderung ist, die Komplexität zu reduzieren, um mit den richtigen Massnahmen die Verkehrsleistungen bedarfsgerecht gewährleisten zu können.

Das vorliegende Handbuch ist keine Handlungsvorschrift (z.B. Reglement, Weisung, Leitfaden). Es ist ein Informations- und Nachschlagedokument. Das Handbuch soll den Akteuren im Verkehrswesen die generellen Zusammenhänge und Abhängigkeiten im Verkehrswesen über die taktische, operative und strategische Stufe aus Sicht Bund aufzeigen. Es soll eine Grundlage für ein gemeinsames Verständnis in der Zusammenarbeit der Akteure sowohl bei der Vorbereitung im Hinblick auf Ereignisfälle (Vorsorge) als auch bei der Bewältigung von Ereignissen sein.

Im Handbuch werden keine Kompetenzen geregelt. Diese ergeben sich für alle Beteiligten aus den Rechten und Pflichten in Bundesgesetzen und in kantonalen Gesetzen sowie in den dazugehörigen Verordnungen und Ausführungsbestimmungen.

Das Handbuch beschränkt sich auf die Darstellung der Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung der Akteure im Verkehrswesen im Allgemeinen und im Hinblick auf Ereignisfälle mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen. Aus diesem Grund werden im Handbuch keine Prozesse dargestellt. Diese sind von den Akteuren im Verkehrswesen für die Zusammenarbeit untereinander gemeinsam zu definieren.

Im Glossar wird die Bedeutung der verwendeten Begriffe und Ausdrücke erklärt und umschrieben.

Die Bestimmungen in Bundesgesetzen und in kantonalen Gesetzen sowie in den dazugehörigen Verordnungen und Ausführungsbestimmungen gelten für die Akteure im Verkehrswesen sowohl bei der Vorbereitung im Hinblick auf Ereignisfälle als auch bei der Bewältigung von Ereignissen solange die zuständigen Behörden nichts anderes bestimmt haben. Im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten und ihrer rechtlichen Zuständigkeit können die Behörden Abweichungen von den rechtlichen Bestimmungen verfügen.

---

<sup>2</sup> Das Verkehrswesen ist die Gesamtheit aller sozialen, wirtschaftlichen und technischen Institutionen, Einrichtungen oder Prinzipien, die für die Erstellung eines Ortsveränderungsprozesses benötigt werden.

<sup>3</sup> Verkehr ist die räumliche Bewegung von Objekten in einem System, z.B. die Bewegung von Menschen und Gütern im Strassen- oder Schienenverkehr.

<sup>4</sup> Die fachlich bzw. rechtlich zuständigen Stellen im Verkehrswesen von Bund, Kantonen, beauftragten Organisationen, Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen.



## 2 Politische Führung und Krisenmanagement auf Stufe Bund

Der Bundesrat und die Kantonsregierungen sind in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen für die politische Führung im Fall einer Katastrophe oder Notlage zuständig.

Politische Führung ist plan- und steuerbar, erfolgt in der Regel ohne besonderen Zeitdruck und basiert auf umfassenden und konsolidierten Grundlagen. Im Gegensatz dazu sind in Katastrophen und Notlagen der Entscheid- und Zeitdruck sowie die Ungewissheit hoch. Das Risiko, dass die Situation sich verschlimmern könnte, wenn zu spät oder falsch entschieden würde, setzt die Führung unter Druck. Zudem ist die Komplexität der Entscheidungsfindung grösser, wenn mehrere Stellen mit unterschiedlichen Kompetenzen in der gleichen Sache kohärent entscheiden und koordiniert handeln müssen.

Die politische Führung auf Stufe Bund ist in Katastrophen und Notlagen grundsätzlich gleich, wie in der normalen Lage. Die Reaktionszeiten können aber in Katastrophen und Notlagen durch Anpassung des Führungsverhaltens und der Führungsorganisation (Einsatz von Krisenorganen) verkürzt werden. In besonderen und ausserordentlichen Lagen<sup>5</sup> können Zuständigkeiten, Verantwortungen und Kompetenzen lageabhängig oder gemäss den Weisungen des Bundesrates über das Krisenmanagement in der Bundesverwaltung vom 21. Juni 2019<sup>6</sup> angepasst werden.

In der föderalistischen Struktur der Schweiz sind die Zuständigkeiten (Aufgaben, Kompetenzen, Verantwortung) im Verkehrswesen auf verschiedene Departemente, Bundesämter, die Kantone, öffentliche und private Leistungserbringer aufgeteilt. Dieser Umstand erfordert eine Koordination und die Abstimmung der Massnahmen zwischen den verschiedenen Stellen sowohl bei der Vorbereitung im Hinblick auf Ereignisfälle (Vorsorge) als auch bei der Bewältigung von Katastrophen und Notlagen.

Die politische Führung und das Krisenmanagement in der föderalistischen Struktur der Schweiz aus Sicht Bund gliedern sich wie folgt:

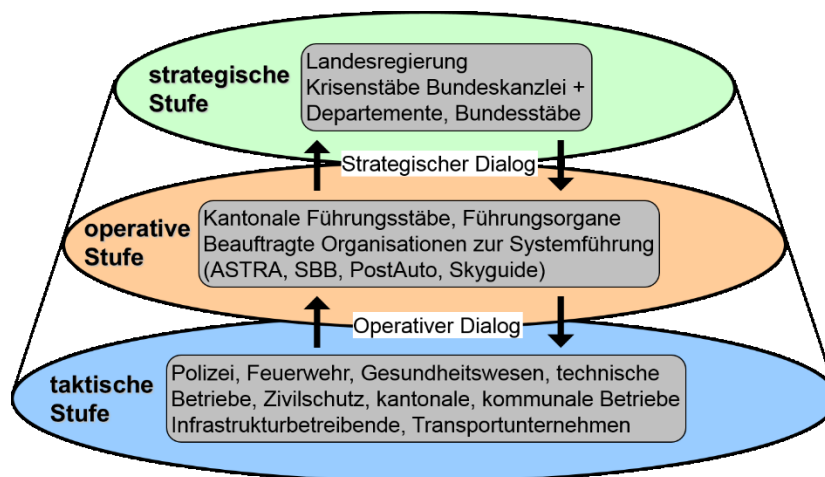


Abb. 1: Politische Führung und Krisenmanagement in der föderalistischen Struktur der Schweiz.

<sup>5</sup> Besondere Lage: Situationen, in denen gewisse Staatsaufgaben mit den normalen Verwaltungsabläufen nicht mehr bewältigt werden können (Quelle: Sicherheitspolitischer Bericht 2000).

Ausserordentliche Lage: Situationen, in denen in zahlreichen Bereichen und Sektoren normale Verwaltungsabläufe nicht genügen, um die Probleme und Herausforderungen der Regierungstätigkeit zu bewältigen (Quelle: Sicherheitspolitischer Bericht 2000).

<sup>6</sup> [Bundesblatt 2019 4593](#)



### 3 Die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle (KOVE)

Die KOVE<sup>7</sup> ist ein Element der Krisenvorsorge und des Krisenmanagements auf Stufe Bund. Sie koordiniert und unterstützt zum einen die Zusammenarbeit von zivilen und militärischen Stellen im Verkehrswesen bei der Vorbereitung von Massnahmen, die im Hinblick auf eine Katastrophe oder eine Notlage mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen oder einen bewaffneten Konflikt (Ereignisfall) getroffen werden müssen. Zum anderen steht die KOVE der federführenden Stelle auf Stufe Bund (Departement, Bundesamt, Organ, Stab) bei der Bewältigung eines Ereignisses für die Koordination und Abstimmung von Massnahmen im Verkehrswesen zur Verfügung. Im Auftrag des Bundesrates führt das Bundesamt für Verkehr (BAV) die KOVE. Es stellt das Präsidium des Leitungsorgans KOVE und führt die Geschäftsstelle KOVE.

Im Leitungsorgan sind alle Schlüsselstellen aus dem Bereich Verkehr von Bund und Kantonen sowie die SBB und die PostAuto AG als Beauftragte Organisationen für die Systemführung im Schienenverkehr bzw. im öffentlichen, regionalen Personenverkehr (RPV) und im öffentlichen Ortsverkehr (OV) auf der Strasse (Busse und Trams) vertreten. Unter anderem bezeichnet das Leitungsorgan beispielsweise die Gefahren und Bedrohungen mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmittel und den Verkehrsablauf. Basierend auf den Einschätzungen des Leitungsorgans können die Akteure im Verkehrswesen<sup>8</sup> Massnahmen für den Ereignisfall treffen.

Die Geschäftsstelle führt die Geschäfte des Leitungsorgans und steht den Akteuren im Verkehrswesen als Plattform für den Informationsaustausch und als Wissenspool zur Verfügung. Während der Bewältigung eines Ereignisses steht die Geschäftsstelle der federführenden Bundesstelle für die Koordination und Abstimmung von Massnahmen im Verkehrswesen zur Verfügung.

Für die operative Bewältigung eines Ereignisses sind hauptsächlich die Kantone und die betroffenen Unternehmen zuständig (Kantone: Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen; Unternehmen: Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen). Dafür müssen sie im Rahmen ihres Risikomanagements sowie ihres Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagements Massnahmen vorbereiten und dokumentieren sowie Mittel bereitstellen (z.B. vorsorgliche Planungen erstellen, vorbehaltene Beschlüsse fassen, Führungsprozesse, -organisation, -unterstützung aufbauen).

Die [Geschäftsordnung](#) regelt die Aufgabenteilung zwischen dem Leitungsorgan und der Geschäftsstelle und präzisiert insbesondere die Aufgaben nach [Artikel 3 VKOVE](#)<sup>9</sup>. Die Aufgaben sind:

- A) Gefahren und Bedrohungen bezeichnen, die auf die Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrsmittel und den Verkehrsablauf landesweite oder internationale Auswirkungen haben können

Das Leitungsorgan bezeichnet die Gefahren und Bedrohungen mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmittel und den Verkehrsablauf gestützt auf die Analysen des Bundesamts für Bevölkerungsschutz BABS (z.B. Risikobericht, Gefährdungskatalog, Gefährdungsdossiers, Publikationen zum Thema Schutz kritischer Infrastrukturen) und des Nachrichtendienstes des Bundes NDB (z.B. Bericht «Sicherheit Schweiz»). Das Leitungsorgan erstellt keine eigenständigen Gefahren- oder Bedrohungsanalysen.

Die vom Leitungsorgan für das Verkehrswesen bezeichneten Gefahren und Bedrohungen werden anhand der Gefahren- oder Bedrohungsanalysen vom BABS und NDB von der Geschäftsstelle

<sup>7</sup> Die KOVE basiert auf der Verordnung vom 18. Mai 2016 über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle ([VKOVE](#), SR 520.16).

<sup>8</sup> Die fachlich bzw. rechtlich zuständigen Stellen im Verkehrswesen von Bund, Kantonen, beauftragten Organisationen, Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen.

<sup>9</sup> Verordnung vom 18. Mai 2016 über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle ([VKOVE](#), SR 520.16).



periodisch überprüft, aktualisiert und dem Leitungsorgan unterbreitet (in der Regel beim Vorliegen neuer Grundlagen). Die Geschäftsstelle führt eine Liste der bezeichneten Gefahren und Bedrohungen. Diese Liste bildet die Grundlage für die Akteure im Verkehrswesen zum Treffen von Massnahmen in ihrem Verantwortungsbereich (Anhang).

- B) Die Auswirkungen der bezeichneten Gefahren und Bedrohungen auf die Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrsmittel und den Verkehrsablauf einschätzen und die Einschätzung den zuständigen Stellen mitteilen

Im Auftrag des Leitungsorgans erfasst, analysiert und beurteilt die Geschäftsstelle in Zusammenarbeit mit den Akteuren im Verkehrswesen die Auswirkungen der vom Leitungsorgan bezeichneten Gefahren und Bedrohungen auf die Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmittel und den Verkehrsablauf. Das Ergebnis wird den zuständigen Stellen im Verkehrswesen zur Verfügung gestellt. Es soll diesen Stellen als Grundlage für das Festlegen der Anforderungen an Verkehr und Transport dienen. Aus der Gegenüberstellung der Auswirkungen von Gefahren und Bedrohungen auf Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmittel und den Verkehrsablauf und der Anforderung an Verkehr und Transport ergibt sich der Handlungsbedarf für die zuständigen Stellen in der vorsorglichen Planung. Diese Stellen sind für die Erarbeitung der vorsorglichen Planungen verantwortlich.

Im Auftrag des Leitungsorgans sorgt die Geschäftsstelle einerseits für die Koordination der vorsorglichen Planungen zwischen den zuständigen Stellen im Verkehrswesen und andererseits für die Synchronisation deren Planungen mit den vorsorglichen Planungen der Bundesstellen.

- C) Mitwirkung bei vorsorglichen Planungen und Koordination des Handlungsbedarfs zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln

Im Auftrag des Leitungsorgans unterstützt die Geschäftsstelle die Akteure im Verkehrswesen sowie weitere Stellen auf konzeptioneller Ebene beim Erarbeiten von vorsorglichen Planungen. Sie kann dazu den Anstoss geben, steht als Wissenspool zur Verfügung und unterstützt bei der Koordination und Abstimmung der Konzepte, des Handlungsbedarfs und der Massnahmenplanung über alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel hinweg. Der Schwerpunkt der Unterstützung liegt dabei bei Fragestellungen, die mehrere Verkehrsträger oder mehrere Akteure (insbesondere auf Bundesebene) betreffen. Die Geschäftsstelle kann Planungsgrundlagen erstellen, wie z.B. Konzepte oder Faktenblätter.

- D) Austausch fachspezifischer Informationen

Im Auftrag des Leitungsorgans ist die Geschäftsstelle Plattform für den Informationsaustausch, insbesondere zwischen den Akteuren im Verkehrswesen. Aufgabe der Geschäftsstelle ist es, den Informationsbedarf der Akteure im Verkehrswesen (z.B. bezüglich den Prozessen und der Organisation der einzelnen Akteure) zu erkennen und den Informationsbedarf soweit möglich zu decken. Relevant sind Informationen über das Zusammenspiel zwischen den Akteuren im Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagement; beispielsweise die Klärung der Frage, mit welchem Vorgehen die zuständigen Organisationen im Krisenfall von gesetzlichen Vorgaben abweichen können.

Die Geschäftsstelle erstellt im Auftrag des Leitungsorgans ein Handbuch (vorliegendes Dokument). Das Handbuch soll den Akteuren im Verkehrswesen als Informations- und Nachschlagedokument dienen. Es soll regelmässig durch die Geschäftsstelle in direkter Zusammenarbeit mit den Akteuren nachgeführt werden. Im Handbuch sind die Aufgaben und Zuständigkeiten der Akteure sowie die Abläufe für die Zusammenarbeit in der Vorsorge beschrieben.



E) Unterstützung im Ereignisfall des federführenden Departements, Bundesamts, Organs oder Stabs zur Koordination und Abstimmung von Massnahmen im Verkehrswesen

Im Auftrag des Leitungsorgans steht die Geschäftsstelle als Plattform für den Informationsaustausch und als Wissenspool während der Bewältigung eines Ereignisses dem federführenden Departement, Bundesamt, Organ oder Stab zur Verfügung. Sie hat in der Ereignisbewältigung keine verbindlich zugewiesene Aufgabe.

Die Geschäftsstelle kann bei Bedarf:

- die Konsequenzen aufzeigen, welche sich aus der Situation der einzelnen Verkehrsträger ergeben;
- durch die Koordination und Abstimmung von Massnahmen über alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel die Führung unterstützen;
- die Vorbereitung von Entscheiden auf politischer Ebene koordinieren - soweit dies nicht durch die einzelnen Bundesämter, Organe oder Stäbe erfolgt;
- Inhalte für Anträge an Dritte (Generalsekretariat Departement UVEK, Bundesrat) vorbereiten, indem zwischen den Bundesämtern (und weiteren Partnern) abgestimmte Anträge, Positionen erarbeitet werden.

#### **4 Vom Leitungsorgan bezeichnete Gefahren und Bedrohungen**

Nach [Artikel 3, Buchstabe a VKOVE](#)<sup>10</sup> bezeichnet das Leitungsorgan die Gefahren und Bedrohungen, welche auf die Verkehrsinfrastrukturen, die Verkehrsmittel und den Verkehrsablauf landesweite oder internationale Auswirkungen haben können. Diese sind im Dokument «[Liste der vom Leitungsorgan KOVE bezeichneten Gefahren und Bedrohungen](#)» und im Anhang aufgeführt. Basierend auf den Einschätzungen des Leitungsorgans können die Akteure im Verkehrswesen Massnahmen für den Ereignisfall treffen.

### **5 Konzept Verkehr in Katastrophen und Notlagen**

#### **5.1 Gegenstand, Ausgangslage**

Der Verkehr ist für das Funktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft zentral. Beim Ausfall von Verkehrsinfrastrukturen oder Verkehrsmitteln kann das Angebot im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und Strasse sowie in der öffentlichen und privaten Luftfahrt nicht mehr bedarfsgerecht gewährleistet werden. Ebenso können der Schutz der Bevölkerung, der Lebensgrundlagen und die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen nicht mehr entsprechend sichergestellt werden. Stehen Verkehrsleistungen, wichtige Güter und Dienstleistungen nicht mehr im gewohnten Umfang zur Verfügung, kann dies schnell zu wirtschaftlichen Ausfällen führen und die Unzufriedenheit der Betroffenen wächst rasch. Um solche Situationen möglichst gut zu bewältigen, müssen die verschiedenen Akteure im Verkehrswesen wissen, was sie im Ereignisfall<sup>11</sup> von den anderen erwarten können und, was die anderen von ihnen erwarten.

#### **5.2 Ziele des Konzepts**

Basierend auf den Rechtsgrundlagen definiert das Konzept für die Aufrechterhaltung des Verkehrs in Katastrophen und Notlagen die Arbeitsteilung zwischen den Akteuren im Verkehrswesen<sup>12</sup>. Es soll eine gesamtschweizerisch kohärente Massnahmenplanung ermöglichen. Zudem zeigt das Konzept auf:

<sup>10</sup> Verordnung vom 18. Mai 2016 über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle ([VKOVE](#), SR 520.16).

<sup>11</sup> Katastrophen und Notlagen mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen sowie bewaffnete Konflikte.

<sup>12</sup> Die fachlich bzw. rechtlich zuständigen Stellen im Verkehrswesen von Bund, Kantonen, beauftragten Organisationen, Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen.





- die Zuständigkeiten und Möglichkeiten auf Stufe Bund;
- die Rahmenbedingungen für die operative Umsetzung von Massnahmen;
- eine Handlungsrichtlinie für die politisch-strategische Stufe.

### 5.3 Abgrenzung

Das Konzept behandelt die Aufrechterhaltung des Verkehrs im Hinblick auf Katastrophen und Notlagen mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen und die Arbeitsteilung zwischen den Akteuren im Verkehrswesen im Inland. Es behandelt die Verkehrsträger Schiene, Strasse, Luft mit dem Fokus auf die organisatorischen Massnahmen zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Verkehrsträger und der dazugehörenden Verkehrsmittel, soweit diese rechtlich dazu verpflichtet werden können.

Die Wasserwege als Verkehrsträger in der Schweiz und die Schifffahrt als Verkehrsmittel auf Schweizer Seen und Flüssen sowie die Seilbahnen werden wegen der lokalen Bedeutung ihrer logistischen Leistung im Hinblick auf Katastrophen und Notlagen mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen auf das Verkehrswesen in diesem Konzept nicht behandelt.

Die Nutzung des Rheins als Wasserstrasse und die Rheinschifffahrt fallen in die Zuständigkeit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR). Die ZKR ist eine internationale Organisation mit eigener Rechtspersönlichkeit. Die Schweiz ist einer der fünf Mitgliedstaaten in der ZKR.

Die Rheinschifffahrt ist international geprägt und weitgehend liberalisiert. Sie funktioniert hauptsächlich nach internationalen Standards und Praktiken, vergleichbar wie der Luftverkehr. Aufgrund dessen beschränkt sich der Bund im Hinblick auf Katastrophen und Notlagen mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen auf Regelungen für die logistische Leistung der Rheinschifffahrt zur Versorgung des Landes mit lebenswichtigen Gütern. Diese Regelungen sind Sache der wirtschaftlichen Landesversorgung. Aus diesen Gründen wird die Rheinschifffahrt in diesem Konzept nicht behandelt.

### 5.4 Grundsätzliches zur Zuständigkeit, Führung und Organisation im Verkehr

Die Zuständigkeit und die Führung bleiben auf allen Stufen und in allen Lagen grundsätzlich gleich. Es gibt keinen Wechsel bei der Zuständigkeit und der Führung im Ereignisfall – wer etwas im Normalfall tut, macht dies auch im Ereignisfall. Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung der einzelnen Stellen (z.B. BAV, BAZL, ASTRA)<sup>13</sup> bleiben unverändert. Durch das situative Anpassen des Führungsverhaltens und der Führungsorganisation (Einsatz von führungsunterstützenden Stäben und Organen) werden im Ereignisfall hingegen die Reaktionszeiten verkürzt und die Entscheidungsprozesse beschleunigt.

Im Rahmen des unternehmerischen Handelns und der unternehmerischen Verantwortung sind folgende Punkte Sache der Akteure im Verkehrswesen:

- Aufbauen und Betreiben:
  - eines Risikomanagements;
  - eines Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagements (Prozesse und Organisation);
  - einer Notfall- und Krisenorganisation (Elemente zur Bewältigung);
  - eines Ressourcenmanagements (Personal, Material, Finanzen).
- Treffen von Massnahmen zum Schutz und zur Sicherheit des betriebsnotwendigen Schlüsselpersonals (Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz).

Nachfolgend werden die Zusammenhänge bei der Zuständigkeit, Führung und Organisation auf verschiedenen Ebenen der Akteure im Verkehrswesen schematisch dargestellt und umschrieben.

<sup>13</sup> BAV: Bundesamt für Verkehr; BAZL: Bundesamt für Zivilluftfahrt; ASTRA: Bundesamt für Strassen.



Abb. 2: Schematische Darstellung der Zusammenhänge bei der Zuständigkeit, Führung, Organisation im Verkehrswesen

- ① Die Infrastrukturbetreiberinnen und Verkehrsunternehmen Schiene, Strasse, Luft sowie die Polizei bringen die aktuelle Verkehrssituation auf ihrem Netz bzw. in ihrem Gebiet bei den beauftragten Organisationen zur Systemführung<sup>14</sup> bzw. beim Verkehrsmanagement ihres Verkehrsträgers ein.

Die Infrastrukturbetreiberinnen und Verkehrsunternehmen Schiene, Strasse, Luft sowie die Polizei treffen in gegenseitiger Absprache Massnahmen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten und ihrer rechtlichen Zuständigkeit. Sie setzen die empfohlenen oder angeordneten Massnahmen der Behörden um.

- ② Die beauftragten Organisationen für die Systemführung (Systemführerinnen) koordinieren auf Systemebene die im Hinblick auf Ereignisfälle und im Ereignisfall zu treffenden operativen Massnahmen der Behörden und Organisationen für die Katastrophenvorsorge und Katastrophengewältigung und stimmen die Massnahmen aufeinander ab. Sie sammeln und koordinieren die Bedürfnisse aus ihrem Bereich und leiten diese an die dafür zuständigen Fachbehörden weiter. Die Systemführerinnen koordinieren ihre Aktivitäten sowohl bei der vorsorglichen Planung im Hinblick auf Ereignisfälle als auch für die Ereignisbewältigung untereinander und mit den für die Führung der Ereignisbewältigung zuständigen Behörden und Organisationen.

Die Systemführerinnen treffen in gegenseitiger Absprache Massnahmen im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und rechtlichen Zuständigkeit. Sie empfehlen die einheitliche Umsetzung von Massnahmen (best practice) gegenüber den Akteuren in ihrem Bereich. Sie setzen die empfohlenen oder angeordneten Massnahmen der Behörden um.

Die Systemführerinnen bzw. das Verkehrsmanagement Schiene, Strasse und Luft sowie die Kantonspolizei erfassen die Verkehrslage und bringen diese im nationalen Melde- und Lagezentrum (MLZ) des Bundes bei der Nationalen Alarmzentrale (NAZ) ein. Die NAZ stellt die Lage über alle Verkehrsträger mit der Elektronischen Lagedarstellung (ELD) zuhanden der Behörden dar. Die NAZ ist im Rahmen der Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle (KOVE) die technische und organisatorische Leistungserbringerin für die Abbildung der Verkehrslage auf strategischer politischer Stufe Bund.

<sup>14</sup> Eigner und/oder Betreiber eines Systems zur Erhaltung und/oder Sicherung der Lebensgrundlagen und/oder zur Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen.



Beauftragte Organisationen für die Systemführung im Verkehr sind:

- das ASTRA, (Betrieb Infrastruktur Nationalstrassen und Verkehrsmanagement Nationalstrassen in Zusammenarbeit mit den Kantonen);
- die Schweizerischen Bundesbahnen SBB<sup>15</sup> (Betrieb Infrastruktur und Verkehrsmanagement Schienenverkehr);
- die PostAuto AG<sup>16</sup> (Betrieb öffentlicher, regionaler Personenverkehr und öffentlicher Ortsverkehr Strasse [Bus und Tram] kantonale, interkantonale);
- die Skyguide<sup>17</sup> (Betrieb Flugsicherung und Management Luftverkehr);
- die Kantonspolizei (Kantonsstrassen, Gemeindestrassen).

③ Die Aufsichtsbehörden bzw. die Fachämter bringen die Situation im Verkehr sachlich und politisch abgestimmt beim Departement UVEK<sup>18</sup> ein.

Die Aufsichtsbehörden bzw. die Fachämter treffen in Absprache mit dem Departement und den Betroffenen Massnahmen im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und rechtlichen Zuständigkeit. Aufsichtsbehörden bzw. Fachämter setzen die vom Bundesrat beschlossenen Massnahmen im Auftrag des Departements um.

④ Das Departement UVEK bringt die Situation im Verkehr in den Bundesrat ein. Es stellt Antrag bzw. unterstützt allenfalls Anträge der anderen Departemente.

Das Departement UVEK trifft in Absprache mit den anderen Departementen und den Betroffenen Massnahmen im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten und rechtlichen Zuständigkeit. Das Departement setzt die vom Bundesrat beschlossenen Massnahmen um.

⑤ KOVE: Im Auftrag des Leitungsorgans steht die Geschäftsstelle als Plattform für den Informationsaustausch und als Wissenspool während der Bewältigung eines (grossen) Ereignisses dem federführenden Departement, Bundesamt, Organ oder Stab zur Verfügung. Sie hat in der Ereignisbewältigung keine verbindlich zugewiesene Aufgabe.

Die Geschäftsstelle kann bei Bedarf:

- die Konsequenzen aufzeigen, welche sich aus der Situation der einzelnen Verkehrsträger ergeben;
- durch die Koordination und Abstimmung von Massnahmen über alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel die Führung unterstützen;
- die Vorbereitung von Entscheiden auf politischer Ebene koordinieren - soweit dies nicht durch die einzelnen Bundesämter, Organe oder Stäbe erfolgt;
- Inhalte für Anträge an Dritte (Generalsekretariat Departement UVEK, Bundesrat) vorbereiten, indem zwischen den Bundesämtern (und weiteren Partnern) abgestimmte Anträge oder Positionen erarbeitet werden.

## 5.5 Grundsätzliches zur Kommunikation im Verkehr bei Katastrophen und in Notlagen

Die Zuständigkeit und die Führung der Informationsbeschaffung und -erfassung bleiben grundsätzlich auf allen Stufen und in allen Lagen gleich. Es gibt keinen Wechsel bei der Zuständigkeit und der Führung im Ereignisfall – wer etwas im Normalfall tut, macht dies auch im Ereignisfall. Aufgaben, Verantwortung und Kompetenzen der einzelnen Stellen (z.B. BAV, BAZL, ASTRA) bleiben unverändert.

<sup>15</sup> Die SBB sind eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft im Besitz des Bundes mit Sitz in Bern. Der Bundesrat legt für jeweils vier Jahre die strategischen Ziele der SBB fest. Er erarbeitet die Ziele zusammen mit den SBB und legt sie in einer Leistungsvereinbarung mit den SBB fest; bei deren Erarbeitung werden die Kantone angehört.

<sup>16</sup> Die PostAuto AG ist eine hundertprozentige, privatrechtlich organisierte, landesweit tätige Tochtergesellschaft der Schweizerischen Post. PostAuto verfügt gegenwärtig in der Schweiz über rund 240 Partnerunternehmen.

<sup>17</sup> Skyguide ist eine nicht gewinnstrebige Aktiengesellschaft. Über 99% des Aktienkapitals sind im Besitz des Bundes. Skyguide finanziert sich durch Gebühren, die von den Benutzern ihrer Dienstleistungen getragen werden.

<sup>18</sup> [UVEK](#): Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation.



Sofern nicht übergeordnet anders geregelt, kommuniziert die jeweils federführende Stelle/Stufe gegen aussen (Medien, Öffentlichkeit). Die politische Relevanz des Ereignisses ist bestimmend, welche Stelle/Stufe die Kommunikation gegen aussen führt/koordiniert und welche Stelle/Stufe gegen aussen kommuniziert.

Die Ereigniskommunikation im Verkehr, wie z.B. Verkehrsinformationen oder Verhaltensanweisungen, verbleibt jederzeit bei den beauftragten Organisationen für die Systemführung, den Infrastrukturbetreiberinnen, den Verkehrsunternehmen und der Polizei.

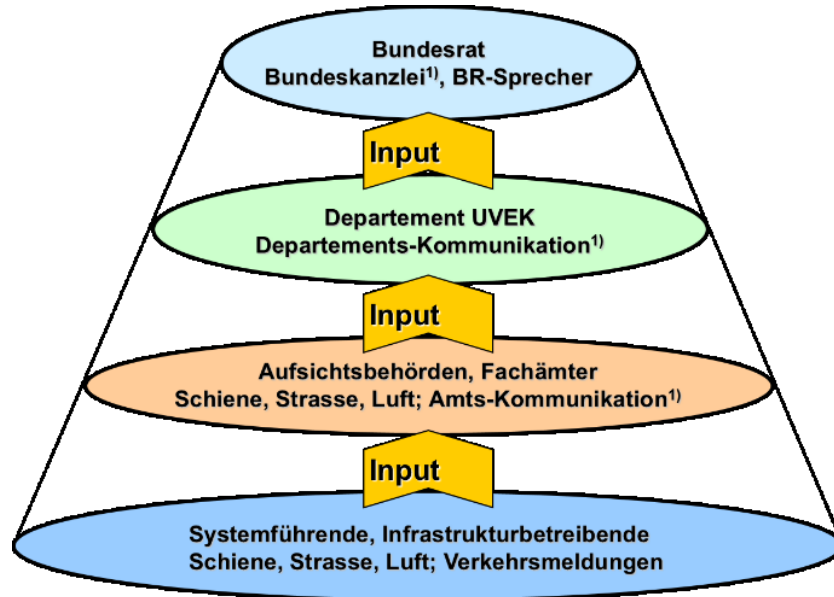


Abb. 3: Schematische Darstellung der Informationsbeschaffung, -erfassung und Kommunikation

- 1) Erfassen, Verifizieren, Verdichten der Informationen sowie Koordinieren und Abstimmen der Kommunikation zum Ereignis gegen innen und gegen aussen (Medien, Öffentlichkeit).

In der Katastrophen- und Krisenbewältigung ist zwischen folgenden Kommunikationen zu unterscheiden:

#### Interne Kommunikation

Erfassen, Verifizieren, Verdichten von Informationen und Kommunikation innerhalb der Organisationseinheit. Beispiel: Information an die Mitarbeitenden, Sprachregelung zum Ereignis.

#### Ereigniskommunikation

Erfassen, Verifizieren, Verdichten von Informationen und Kommunikation zum Ereignis. Beispiel: Verkehrsinformationen der beauftragten Organisationen für die Systemführung, der Infrastrukturbetreiberinnen, der Verkehrsunternehmen und der Polizei oder Verhaltensanweisungen der Behörden an die Bevölkerung. Die Sorge, eine bestimmte Information könnte die Bevölkerung beruhigen oder alarmieren, stellt keinen ausreichenden Grund für das Unterlassen der Bekanntgabe dar.

#### Medienkommunikation

Erfassen, Verifizieren, Verdichten von Informationen und Kommunikation zum Ereignis nach aussen an die Medien, Öffentlichkeit. Beispiel: Medienmitteilung, Medienkonferenz.



## **5.6 Generelle Bewältigungsstrategie im Verkehr (Was ist in welcher Qualität zu tun?)**

### **Luftverkehr**

- Was: Sperren des Luftraumes über dem definierten Gebiet<sup>19</sup> und Sicherstellen einer regionalen Flugverkehrskontrolle, welche die Flüge in das und aus dem Schadensgebiet koordiniert.
- Wer: Das BAZL stellt zusammen mit der Skyguide (beauftragte Organisation für die Systemführung im Luftverkehr) und der Luftwaffe die Sperrung des Luftraumes und die Koordination der Flüge in das und aus dem Katastrophengebiet sicher (Prozesse, Organisation, Massnahmen, Mittel).

### **Landverkehr: Grossräumige Verkehrslenkung**

- Was: Sicherstellen einer grossräumigen Verkehrslenkung für den nationalen Verkehr und den internationalen Transitverkehr abgesprochen mit den Verkehrsmassnahmen im Schadensgebiet und abgesprochen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Strasse.
- Wer: Das BAV zusammen mit den SBB (beauftragte Organisation für die Systemführung im Schienenverkehr) und das ASTRA (Betrieb Infrastruktur Nationalstrassen, Verkehrsmanagement Nationalstrassen) stellen, in Absprache mit ihren Partnern, die grossräumige Verkehrslenkung sicher (Prozesse, Organisation, Massnahmen, Mittel).

### **Landverkehr: Öffnung und Offenhaltung von Verkehrsachsen ausserhalb des Schadensgebiets**

- Was: Öffnung und Offenhaltung der Verkehrsachsen ausserhalb des Schadensgebiets. Sicherstellen der dazu erforderlichen Massnahmen und Mobilisierung der Mittel.
- Wer: Das BAV zusammen mit den SBB (beauftragte Organisation für die Systemführung im Schienenverkehr) und das ASTRA (Betrieb Infrastruktur Nationalstrassen, Verkehrsmanagement Nationalstrassen) stellen, in Absprache mit ihren Partnern, die Öffnung und Offenhaltung der Verkehrsachsen ausserhalb des Schadensgebiets sicher (Prozesse, Organisation, Massnahmen, Mittel).

### **Landverkehr: Verkehrssteuerung in und um das Schadensgebiet**

- Was: Sicherstellen einer Verkehrssteuerung, in welcher bestimmte Achsen in das und aus dem Schadensgebiet für die Einsatzkräfte und die Evakuierung reserviert sind und die Fluchtbewegungen der Bevölkerung kanalisiert werden.
- Wer: Das BAV zusammen mit den SBB (beauftragte Organisation für die Systemführung im Schienenverkehr) und das ASTRA (Betrieb Infrastruktur Nationalstrassen, Verkehrsmanagement Nationalstrassen) stellen, in Absprache mit ihren Partnern, die Verkehrssteuerung sicher (Prozesse, Organisation, Massnahmen, Mittel).

### **Zurückführung in den Regelbetrieb (Normalisierung)**

- Was: Wiederherstellung eines normalisierten Betriebs. Sicherstellen der dazu erforderlichen Massnahmen und Mobilisierung der Mittel.
- Wer: Das BAV zusammen mit den SBB (beauftragte Organisation für die Systemführung im Schienenverkehr), das BAZL zusammen mit Skyguide (beauftragte Organisation für die Sys-

<sup>19</sup> Raum, in dem sich der Schaden auswirkt.



temführung im Luftverkehr) und das ASTRA (Betrieb Infrastruktur Nationalstrassen, Verkehrsmanagement Nationalstrassen) stellen, in Absprache mit ihren Partnern, die Wiederherstellung des Normalbetriebes sicher (Prozesse, Organisation, Massnahmen, Mittel).

## 5.7 Öffentlicher Land- und Schiffsverkehr

Zur Personenbeförderung auf dem Schienenfernverkehrsnetz erteilt der Bund Konzessionen (Rechte und Pflichten) an Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die EVU müssen der Konzession entsprechend Verkehrsleistungen erbringen. Diese müssen nach den Grundsätzen und Kriterien für den Fernverkehr<sup>20</sup> eigenwirtschaftlich erbracht werden. Im Schienengüterverkehr bestellt der Bund keine Verkehrsleistungen.

Die Verkehrsleistungen im öffentlichen, regionalen Personenverkehr (RPV) Bahn, Bus und Schiff werden vom Bund und den Kantonen bestellt. Die Verkehrsleistungen im öffentlichen Ortsverkehr (OV) Bus und Tram werden von den Kantonen und Gemeinden bestellt.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist die Fachbehörde für den öffentlichen Land-, und Schiffsverkehr.<sup>21</sup> Entsprechend den rechtlichen und politischen Vorgaben verfolgt das BAV unter anderem folgendes Ziel:

Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Schienen-, Seilbahn-, Schiffs- und Automobilverkehr, soweit dafür eine eidgenössische Konzession oder Bewilligung besteht, insbesondere durch die Aufsicht über Betrieb, Anlagen und Fahrzeuge der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Im Rahmen des Notfallmanagements auf Stufe Bund (unmittelbar nach dem Eintreten des Ereignisses) hat das BAV als Fachbehörde für den öffentlichen Land- und Schiffsverkehr weder auf der operativen noch auf der strategischen Ebene eine Aufgabe.

Im Rahmen des Krisenmanagements auf Stufe Bund (Stunden bis Tage nach dem Eintreten des Ereignisses) informiert das BAV das Department UVEK über die Situation und schlägt Massnahmen vor. Diese sind sachlich und politisch abgesprochen mit den Akteuren im öffentlichen Landverkehr. Das BAV setzt die vom Bundesrat beschlossenen Massnahmen im Auftrag des Departments um.

Das BAV kann im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten und seiner rechtlichen Zuständigkeit in Absprache mit den Akteuren im öffentlichen Landverkehr und dem Department UVEK Massnahmen im öffentlichen Landverkehr treffen. Das BAV ist z.B. nach [Artikel 12](#) des Eisenbahngesetzes<sup>22</sup> befugt, Beschlüsse und Anordnungen von Organen oder Dienststellen des Eisenbahnunternehmens aufzuheben oder ihre Durchführung zu verhindern, wenn sie gegen das Eisenbahngesetz, die Konzession oder internationale Vereinbarungen verstossen oder wichtige Landesinteressen verletzen.

Die SBB sind nach [Artikel 5 VKOVE](#)<sup>23</sup> die beauftragte Organisation für die Systemführung im Schienenverkehr. Sie koordinieren die Massnahmen zur Bewältigung des Ereignisses im Schienenverkehr auf operativer Ebene und stimmen verschiedene Massnahmen aufeinander ab. Sie sammeln und koordinieren die Bedürfnisse aus dem Bereich Schienenverkehr und leiten diese an die dafür zuständigen Fachbehörden weiter.

<sup>20</sup> [Wegleitung](#) Grundsätze und Kriterien Fernverkehr.

<sup>21</sup> [Artikel 6](#) Organisationsverordnung vom 6. Dezember 1999 für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ([OV-UVEK](#), SR 172.217.1).

<sup>22</sup> SR 742.101

<sup>23</sup> Verordnung vom 18. Mai 2016 über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle (VKOVE, SR 520.16).



SBB Infrastruktur steuert den Schienenverkehr über den netzweiten Fahrplan. Im Fahrplan ist der Fahrverlauf aller Züge<sup>24</sup> hinsichtlich Fahrweg, Verkehrstage und Fahrzeit festgelegt. SBB Infrastruktur koordiniert die Durchführung des Güter- und Personenverkehrs auf dem Schienennetz mit den übrigen Infrastrukturbetreiberinnen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere bezüglich des Fahrwegs, der Verkehrstage und der Fahrzeit der Züge.

Die SBB und PostAuto bestimmen im Ereignisfall gemeinsam ein lage- und bedürfnisgerechtes Angebot im öffentlichen Personenverkehr auf Systemebene. Dieses orientiert sich an den Vorgaben des BAV und an den zur Verfügung stehenden Ressourcen.

Die SBB koordinieren federführend die Fahrpläne der konzessionierten Personenbeförderungsunternehmen im öffentlichen Verkehr und publizieren den aktuellen Publikums-Fahrplan. Die SBB sind im Lageverbund bevölkerungsschutzrelevante Lage (BREL) eingebunden und liefern Daten zur Lage auf dem Schienennetz unter anderem für das Melde- und Lagezentrum (MLZ) in der Nationalen Alarmzentrale (NAZ).

Die PostAuto AG ist nach [Artikel 5 VKOVE](#)<sup>25</sup> die beauftragte Organisation für die Systemführung im öffentlichen, regionalen Personenverkehr (RPV) und im öffentlichen Ortsverkehr (OV) auf der Strasse (Bus und Tram). PostAuto koordiniert die Massnahmen zur Bewältigung des Ereignisses im RPV und OV Bus und Tram auf operativer Ebene und stimmt verschiedene Massnahmen aufeinander ab. PostAuto sammelt und koordiniert die Bedürfnisse aus dem Bereich RPV und OV Bus und Tram und leitet diese an die dafür zuständigen Fachbehörden weiter.

PostAuto und SBB bestimmen im Ereignisfall gemeinsam ein lage- und bedürfnisgerechtes Angebot im öffentlichen Personenverkehr auf Systemebene. Dieses orientiert sich an den Vorgaben des BAV und an den zur Verfügung stehenden Ressourcen.

PostAuto koordiniert auf Verlangen von nationalen oder kantonalen Behörden und Organisationen die operativen Massnahmen auf nationaler oder kantonaler oder interkantonaler Ebene zwischen den Transportunternehmen bezüglich der umzusetzenden operativen Massnahmen, wie z.B. Fahrpläne, Verkehrsführung, verfügbare Verkehrsmittel oder Transportkapazitäten. PostAuto eruiert die verfügbaren Verkehrsmittel im RPV und OV Bus und Tram und führt eine Mitteltabelle.

PostAuto ist im Lageverbund bevölkerungsschutzrelevante Lage eingebunden und liefert Daten über die verfügbaren Verkehrsmittel im RPV und OV Bus und Tram unter anderem für das MLZ in der NAZ.

Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen, konzessionierte Personenbeförderungsunternehmen und Schienengütertransportunternehmen sind nach den Bestimmungen in [Artikel 8 VVTA](#)<sup>26</sup> verpflichtet, Vorbereitungsmassnahmen zu treffen, die es ihnen erlauben, ereignisbedingte Transporte vorrangig durchzuführen und die übrigen Transportdienstleistungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten. Die Vorbereitungsmassnahmen müssen geeignet sein, die Aufrechterhaltung des Personen- und des Güterverkehrs rund um die Uhr zu gewährleisten. Vorbereitungsmassnahmen sind insbesondere in folgenden Bereichen zu treffen: Sicherstellung des betriebsnotwendigen Personals und Bereitstellung der für den Betrieb notwendigen Mittel.

Die konzessionierten Personenbeförderungsunternehmen müssen nach den Bestimmungen in [Artikel 12, Absatz 3](#) FPV<sup>27</sup>, wenn wegen unvorhergesehener Ereignisse, insbesondere wegen Naturereignissen oder Unfällen, der Betrieb unterbrochen werden muss, unverzüglich die Unternehmen, die Anschlüsse anbieten, informieren. Gleichzeitig haben sie die Öffentlichkeit zu orientieren und die getroffenen Ersatzmassnahmen anzugeben. Nach [Artikel 12, Absatz 4](#) FPV müssen die Unternehmen die Wiederaufnahme des Betriebes den betroffenen Kantonen sowie den Unternehmen, die Anschlüsse anbieten, mitteilen. Gleichzeitig haben sie die Öffentlichkeit zu orientieren.

<sup>24</sup> Personenzüge, Güterzüge, Dienstzüge etc.

<sup>25</sup> Verordnung vom 18. Mai 2016 über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle ([VKOVE](#), SR 520.16).

<sup>26</sup> [VVTA](#): Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen (SR 531.40).

<sup>27</sup> [FPV](#): Fahrplanverordnung vom 4. November 2009 (FPV, SR 745.13).



## 5.8 Öffentliche und private Luftfahrt

Der Luftverkehr ist international geprägt und weitgehend liberalisiert. Er funktioniert hauptsächlich nach internationalen Standards und Praktiken. Der Bund beschränkt sich auf die Vorgabe von Rahmenbedingungen.

Das BAZL ist die Fachbehörde für die öffentliche und private Zivilluftfahrt.<sup>28</sup> Entsprechend den rechtlichen und politischen Vorgaben verfolgt das BAZL unter anderem folgende Ziele:

- Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards in der schweizerischen Zivilluftfahrt;
- Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebotes in der schweizerischen Luftfahrt.

Das BAZL ist in der International Civil Aviation Organization (ICAO) eingebunden. Die ICAO überprüft und definiert regelmässig die anzuwendenden Standards im Luftverkehr.

Zuständigkeiten auf Flughäfen:

- Luftseitiger Bereich (z.B. Luftraum, Start- und Landebahnen, Vorfeld, Hangars) = Bund;
- Landseitiger Bereich (z.B. Erschliessung, Aufnahmegebäude, Terminal) = Betreiber, Konzessionäre.

Das BAZL ist zusammen mit der Luftwaffe für die Koordination zwischen den Landesflughäfen und im Luftverkehr zuständig. Skyguide sorgt im Auftrag des Bundes für die sichere, effiziente und wirtschaftliche Abwicklung des Flugverkehrs im schweizerischen und im delegierten angrenzenden Luftraum. Das Mandat nach [Artikel 40a - g LFG](#)<sup>29</sup> und [Artikel 2 VFSD](#)<sup>30</sup> umfasst die operative zivile und militärische Flugsicherung, den Luftfahrtinformationsdienst, den Flugfernmeldedienst und den technischen Dienst für Installation, Betrieb und Wartung der Flugsicherungssysteme.

Im Rahmen des Notfallmanagements auf Stufe Bund (unmittelbar nach dem Eintreten des Ereignisses) hat das BAZL als Fachbehörde über die öffentliche und private Luftfahrt weder auf der operativen noch auf der strategischen Ebene eine Aufgabe.

Im Rahmen des Krisenmanagements auf Stufe Bund (Stunden bis Tage nach dem Eintreten des Ereignisses) informiert das BAZL das Department UVEK über die Situation und schlägt Massnahmen vor. Diese sind sachlich und politisch abgesprochen mit den Akteuren im Luftverkehr. Das BAZL setzt die vom Bundesrat beschlossenen Massnahmen im Auftrag des Departements um.

Das BAZL kann im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten und rechtlichen Zuständigkeit in Absprache mit den Akteuren im Luftverkehr und dem Department UVEK Massnahmen in der öffentlichen und privaten Luftfahrt treffen; z.B. Verfügung betreffend temporäre Änderung der Luftraumstruktur.<sup>31</sup>

<sup>28</sup> [Artikel 7](#) Organisationsverordnung vom 6. Dezember 1999 für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ([OV-UVEK](#), SR 172.217.1).

<sup>29</sup> [LFG](#): Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, SR 748.0).

<sup>30</sup> [VFSD](#): Verordnung vom 18. Dezember 1995 über den Flugsicherungsdienst (VFSD, SR 748.132.1).

<sup>31</sup> Der Direktor BAZL kann eine Verfügung betreffend temporäre Änderung der Luftraumstruktur der Schweiz erlassen. Gestützt auf die [Artikel 8a](#) und [40 Absätze 1 und 2](#) des Luftfahrtgesetzes ([LFG](#), SR 748.0) in Verbindung mit [Artikel 2 Absatz 1](#) der Verordnung über den Flugsicherungsdienst ([VFSD](#), SR 748.132.1) legt das BAZL die Luftraumstruktur und die Luftraumklassen fest. Zur Wahrung der Flugsicherheit kann das BAZL gemäss Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung (Anhang I, SERA.3145) in Verbindung mit [Artikel 10](#) der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge ([VRV-L](#), SR 748.121.11) Flugbeschränkungs- und Gefahrengelände festlegen. Flugbeschränkungsgebiete bzw. RAs sind Lufträume von festgelegten Abmessungen über den Landgebieten oder den Hoheitsgewässern eines Staates, in welchen der Flug von Luftfahrzeugen durch bestimmte Bedingungen eingeschränkt ist.





## 5.9 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das ASTRA ist die Fachbehörde für die Strasseninfrastruktur und den individuellen Strassenverkehr.<sup>32</sup> Entsprechend den rechtlichen und politischen Vorgaben verfolgt das ASTRA unter anderem folgendes Ziel: Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit des Nationalstrassennetzes und dessen Einbindung in das transeuropäische Strassennetz. Dabei geht es unter anderem um den Unterhalt und den sicheren Betrieb der Infrastruktur Nationalstrassen.

Für den Unterhalt und den sicheren Betrieb von Kantonsstrassen sind die Kantone zuständig. Für den Unterhalt und den sicheren Betrieb von Gemeindestrassen sind die Gemeinden zuständig.

Das ASTRA ist zuständig für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen in Zusammenarbeit mit den Kantonen (Verkehrsinformation, Verkehrslenkung und -leitung sowie Verkehrssteuerung).<sup>33</sup> Es betreibt die Verkehrsmanagementzentrale Schweiz (VMZ-CH). Das ASTRA verfügt über Verkehrsmanagementpläne, welche mit den Kantonen abgesprochen sind. Die VMZ-CH ist im Lageverbund bevölkerungsschutzrelevante Lage (BREL) eingebunden und liefert rund um die Uhr Daten zur Lage auf den Nationalstrassen unter anderem für das Melde- und Lagezentrum (MLZ) in der Nationalen Alarmzentrale (NAZ).

Das Verkehrsmanagement auf den Kantons- und Gemeindestrassen ist Sache der Kantone und teilweise der Städte<sup>34</sup>. Die Kantonspolizei bzw. die kantonalen Führungsstäbe oder Führungsorgane liefern Daten zur Verkehrslage auf den Kantons- und Gemeindestrassen unter anderem für das MLZ in der NAZ (soweit von Interesse für die Stufe Bund).

Im Rahmen des Notfallmanagements auf Stufe Bund (unmittelbar nach dem Eintreten des Ereignisses) hat das ASTRA die Aufgabe als Fachbehörde für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen, den sicheren Betrieb der Infrastruktur Nationalstrasse und das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen sicherzustellen.

Im Rahmen des Krisenmanagements auf Stufe Bund (Stunden bis Tage nach dem Eintreten des Ereignisses) informiert das ASTRA das Department UVEK über die Situation und schlägt Massnahmen vor. Diese sind sachlich und politisch abgesprochen mit den Akteuren im MIV. Das ASTRA setzt die vom Bundesrat beschlossenen Massnahmen im Auftrag des Departements um.

Das ASTRA kann im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten und rechtlichen Zuständigkeit in Absprache mit den Akteuren im MIV und dem Departement UVEK Massnahmen im MIV treffen; z.B. Verfügen von Verkehrsanordnungen auf Nationalstrassen.<sup>35</sup>

## 6 Innere Sicherheit und Verkehr

Die innere Sicherheit<sup>36</sup> ist grundsätzlich Sache der Kantone, wobei auch der Bund wichtige Aufgaben wahrnimmt. Allfällige Einschränkungen im Verkehrswesen werden durch die Verantwortlichen der inneren Sicherheit angeordnet. In allen Lagen der inneren Sicherheit gelten die Entscheidungs-, Planungs- und Führungsprozesse im Rahmen der inneren Sicherheit.

Seitens Bund ist das Bundesamt für Bevölkerungsschutz (BABS) übergeordnet für die Thematik Schutz kritischer Infrastrukturen (SKI) verantwortlich. Dies beinhaltet die Umsetzung der Nationa-

<sup>32</sup> [Artikel 10](#) Organisationsverordnung vom 6. Dezember 1999 für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ([OV-UVEK](#), SR 172.217.1).

<sup>33</sup> [Artikel 57c](#) Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01).

<sup>34</sup> [Artikel 57d](#), Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01).

<sup>35</sup> [Artikel 2](#) Absatz 3bis, [3](#) Absatz 4 und [32](#) Absatz 3 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 ([SVG](#), SR 741.01).

<sup>36</sup> Innere Sicherheit bezeichnet den Schutz der Gesellschaft und des Staates vor Kriminalität, Terrorismus und vergleichbaren Bedrohungen, die sich aus dem Inneren der Gesellschaft selbst heraus entwickeln.



len Strategie zum Schutz Kritischer Infrastrukturen. Für die konkreten Schutzmassnahmen für Infrastrukturen sind die Betreiber, Gemeinden und Kantone zuständig. In der «Nationalen Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen» ist Selbstverantwortung als Grundsatz festgeschrieben. Betreiber von kritischen Infrastrukturen stehen dementsprechend als erstes selber in der Pflicht, die notwendigen passiven und aktiven Schutzmassnahmen über alle Lagen zu treffen und zu finanzieren. Dies betrifft insbesondere auch den Schutz gegen physische Gewaltanwendung durch Dritte, durch Überwachen, Sichern und Bewachen von Infrastruktur-Objekten. Wo diese Massnahmen nicht ausreichend sind, können ergänzende Vorgaben und Massnahmen durch die Behörden von Gemeinden, Kantonen und des Bundes erfolgen. Gemäss dem Subsidiaritätsprinzip kommen somit die Mittel des Bundes, wie z.B. Schutzleistungen durch die Armee, erst als letztes Mittel und nachgelagert von Leistungen der Betreiber und der Kantone in Frage.

Nach dem Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr (BGST<sup>37</sup>) unterhalten die Transportunternehmen Sicherheitsorgane, soweit es zum Schutz der Reisenden, Mitarbeitenden, Güter oder Infrastruktur sowie Fahrzeugen erforderlich ist. Beispielsweise befasst sich der Geschäftsbereich «Öffentliche Sicherheit» der Schweizerischen Bundesbahnen mit dem Schutz vor Ereignissen (Straftaten und andere unerwünschte Zustände), die durch Personen in böswilliger Absicht gegen Mitarbeitende, Kundinnen und Kunden, physisches und geistiges Eigentum der SBB begangen werden.

Der Geschäftsbereich «Öffentliche Sicherheit» der Schweizerischen Bundesbahnen plant, organisiert und koordiniert schweizweit die Security-Massnahmen für den ganzen öffentlichen Verkehr auf der Schiene. Er arbeitet diesbezüglich eng mit dem Bundesamt für Polizei (fedpol) und dem Nachrichtendienst des Bundes (NDB<sup>38</sup>) zusammen. Die Bedrohungslage wird regelmässig in Zusammenarbeit mit dem fedpol und dem NDB analysiert. Bei veränderter Lage tauschen sich das fedpol, der NDB und der Geschäftsbereich «Öffentliche Sicherheit» der Schweizerischen Bundesbahnen untereinander über die gewonnenen Erkenntnisse aus.

Das fedpol nimmt für seine Partnerbehörden bei Bund und Kantonen unterstützende und koordinative Aufgaben wahr.

## **7 Handlungsfelder und Abläufe für die Zusammenarbeit im Hinblick auf Ereignisfälle**

Die Zuständigkeiten für die vorsorglichen Massnahmen im Hinblick auf Ereignisfälle richten sich grundsätzlich nach dem potenziellen Ausmass des Ereignisfalls (regional, kantonal, national, international). Kantone, Regionen und Gemeinden verfügen über Führungsstäbe (KFS, RFS, GFS) oder Führungsorgane (KFO, RFO, GFO), die in der Regel modular aufgebaut sind und sich auch mit der Vorsorge beschäftigen. Einzelne Kantone verfügen zudem über Organisationen, die sich ausschliesslich mit der Katastrophenvorsorge beschäftigen.

Bei Ereignissen im Zusammenhang mit Radioaktivität, Geiselnahme und Sprengstoff liegt die strategische Führung der Vorsorge auf Stufe Bund.

Die Akteure im Verkehrswesen müssen zunächst die Risiken für ihre Organisation oder ihr Unternehmen, die von bestimmten Gefahren und Bedrohungen ausgehen (z.B. Ausfall der Stromversorgung, Strommangellagen, Cyber-Angriffe, Pandemien, Terroranschläge, Kernkraftwerksunfälle oder Erdbeben), erfassen, analysieren, bewerten und beurteilen. Für die verbleibenden Risiken haben Sie eine Bewältigungsstrategie zu erarbeiten (Risikovermeidung, Risikominderung, Risiko-diversifikation, Risikotransfer oder Risikovorsorge). Diese soll Antwort auf die Frage geben, was in

<sup>37</sup> SR 745.2

<sup>38</sup> Der [Nachrichtendienst des Bundes](#) (NDB) ist ein sicherheitspolitisches Instrument der Schweiz mit einem gesetzlich klar definierten Auftrag. Seine Kernaufgaben sind die Prävention und die Lagebeurteilung zuhanden der politischen Entscheidungsträger.



welcher Qualität aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und Auflagen sowie der Anforderungen von verschiedenen Seiten zu tun ist.

Auf der Basis der Bewältigungsstrategien sind Konzepte und Planungen im Hinblick auf Ereignisse und für die Ereignisbewältigung zu erarbeiten, z.B. Ausfall der Stromversorgung, Strommangellagen, Cyber-Angriffe, Pandemien, Terroranschläge, Kernkraftwerksunfälle oder Erdbeben. Die Konzepte und Planungen sind mit den verantwortlichen Stellen für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen abzusprechen.

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

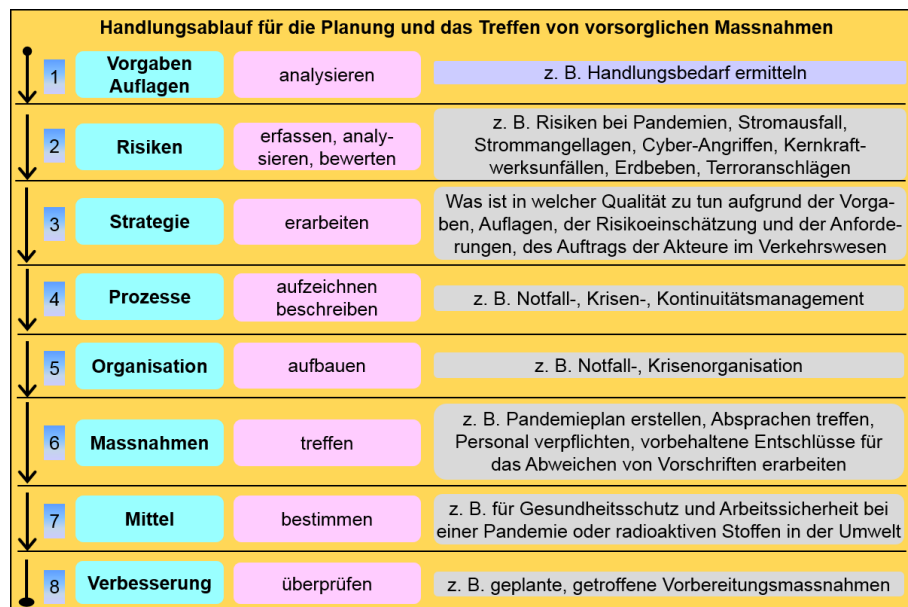


Abb. 4: Schematische Darstellung des Handlungsablaufs in der Vorsorge

Die Akteure im Verkehrswesen haben ihre Aktivitäten im Hinblick auf Ereignisfälle untereinander und mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung, den Behörden und Organisationen für Bevölkerungsschutz, Innere Sicherheit und Volkswirtschaft in ihren Aktionsräumen<sup>39</sup> zu koordinieren.

Ergeben beispielsweise die gemeinsamen, vorsorglichen Planungen der Akteure im Verkehrswesen, dass die für den bestellten, abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr vorhandenen Transportmittel der Unternehmen nicht ausreichen oder ungeeignet sind, um die notwendige Leistung, z.B. für eine Evakuierung der Bevölkerung, erbringen zu können, müssen die kantonalen Behörden und Organisationen für die Katastrophenvorsorge die Unternehmen mit dem Vorhalten von geeigneten und ausreichenden Mitteln für die notwendige Leistung beauftragen. Die Kosten dafür tragen

<sup>39</sup> Aktionsraum: Grundbegriff der Sozialgeographie, vor allem der Münchner Sozialgeographie. Er bezeichnet den erdräumlichen Ausschnitt, in dem die alltäglichen Aktivitäten zur Befriedigung der Daseinsgrundfunktionen, insbesondere des Arbeits-, Versorgungs- und Wohnbereichs, den Bedürfnissen und dem Lebensstil entsprechend verrichtet werden. Die äussere Reichweite der räumlichen Zielorte des Handelns bildet die Grenze des Aktionsraums. Als aktionsräumliche Gruppen (sozialgeographische Gruppe) werden Mengen von Individuen bezeichnet, die in Bezug auf einzelne oder mehrere Daseinsgrundfunktionen den gleichen Aktionsraum aufweisen (Lexikon der Geographie, Spektrum.de).



die Auftraggeber und sind nach [Artikel 41](#) des Eisenbahngesetzes (EBG<sup>40</sup>) und nach [Artikel 40](#) des Personenbeförderungsgesetzes (PBG<sup>41</sup>) nach den im kaufmännischen Verkehr geltenden Grundsätzen zu vergüten.

## 8 Abläufe für die Zusammenarbeit in der Ereignisbewältigung

Die Zuständigkeiten für die strategische und operative Führung bei der Ereignisbewältigung richten sich grundsätzlich nach dem potenziellen Ausmass des Ereignisfalles (regional, kantonal, national, international). Kantone, Regionen und Gemeinden haben eigene Führungsstäbe (KFS, RFS, GFS) oder Führungsorgane (KFO, RFO, GFO), die in der Regel modulartig aufgebaut sind. Die Hilfeleistung des Bundes erfolgt auf Antrag der Kantone subsidiär, wenn die Mittel des Kantons für die Ereignisbewältigung ausgeschöpft sind bzw. nicht ausreichen.

Bei Ereignissen im Zusammenhang mit Radioaktivität, Geiselnahme und Sprengstoff liegt die strategische Führung des Ereignisses auf Stufe Bund.

Für die operative Führung und Bewältigung eines Ereignisses sind hauptsächlich die Kantone und die betroffenen Unternehmen zuständig (Kantone: Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen; Unternehmen: Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit wichtigen Gütern und Dienstleistungen).

Die Akteure im Verkehrswesen arbeiten nach den in der Vorsorge erarbeiteten Konzepten, Notfall- und Krisenplanungen. Zur Bewältigung des Ereignisses setzen sie ihre Notfall- und Krisenorganisation ein. Sie haben ihre Aktivitäten in der Ereignisbewältigung untereinander und mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung sowie mit den in ihren Aktionsräumen für die Führung des Ereignisses zuständigen Behörden und Organisationen zu koordinieren.

## 9 Hauptakteure und ihre Rollen im Verkehrswesen

### 9.1 Bundesamt für Verkehr (BAV)

**Allgemeines** Das BAV ist die Fachbehörde für den öffentlichen Land-, und Schiffsverkehr.<sup>42</sup> Entsprechend den rechtlichen und politischen Vorgaben verfolgt das BAV unter anderem folgendes Ziel: Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Schienen-, Seilbahn-, Schiffs- und Automobilverkehr, soweit dafür eine eidgenössische Konzession oder Bewilligung besteht, insbesondere durch die Aufsicht über Betrieb, Anlagen und Fahrzeuge der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Das BAV ist im Lageverbund bevölkerungsschutzrelevante Lage (BREL) eingebunden.

**Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle** Ausarbeiten von rechtlichen Grundlagen für die Prävention, Vorsorge und Bewältigung. Planen und Treffen von vorsorglichen, organisatorischen und materiellen Massnahmen im eigenen Zuständigkeitsbereich, z.B. Ausarbeiten von vorbehaltenen Beschlüssen für Abweichungen von rechtlichen Bestimmungen.

**Aufgaben im Ereignisfall** Anordnen von Massnahmen im öffentlichen Landverkehr im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten und der rechtlichen Zuständigkeit in Absprache mit den Akteuren im öffentlichen Landverkehr und dem Departement UVEK. Das BAV ist z.B. nach [Artikel 12](#) des Eisenbahngesetzes<sup>43</sup> befugt, Beschlüsse und Anordnungen von Organen oder Dienststellen des Eisenbahnunternehmens aufzuheben oder

<sup>40</sup> SR 742.101

<sup>41</sup> SR 745.1

<sup>42</sup> [Artikel 6](#) Organisationsverordnung vom 6. Dezember 1999 für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ([OV-UVEK](#), SR 172.217.1).

<sup>43</sup> SR 742.101



ihre Durchführung zu verhindern, wenn sie gegen das Eisenbahngesetz, die Konzession oder internationale Vereinbarungen verstossen oder wichtige Landesinteressen verletzen.

## 9.2 Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)

- Allgemeines** Das BAZL ist die Fachbehörde für die öffentliche und private Zivilluftfahrt.<sup>44</sup> Entsprechend den rechtlichen und politischen Vorgaben verfolgt das BAZL unter anderem folgende Ziele: Die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsstandards in der schweizerischen Zivilluftfahrt und die Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebotes in der schweizerischen Luftfahrt.
- Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle** Ausarbeiten von rechtlichen Grundlagen für die Prävention, Vorsorge und Bewältigung. Planen und Treffen von vorsorglichen, organisatorischen und materiellen Massnahmen im eigenen Zuständigkeitsbereich, z.B. Ausarbeiten von vorbehaltenen Beschlüssen für Abweichungen von rechtlichen Bestimmungen.
- Aufgaben im Ereignisfall** Anordnen von Massnahmen im öffentlichen und privaten Luftverkehr im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten und der rechtlichen Zuständigkeit in Absprache mit den Akteuren im Luftverkehr und dem Departement UVEK. Beispiel: Der Direktor BAZL kann mit einer Verfügung eine temporäre Änderung der Luftraumstruktur in der Schweiz erlassen.<sup>45</sup>

## 9.3 Bundesamt für Strassen (ASTRA)

- Allgemeines** Das ASTRA ist die Fachbehörde für die Strasseninfrastruktur und den individuellen Strassenverkehr.<sup>46</sup> Entsprechend den rechtlichen und politischen Vorgaben verfolgt das ASTRA unter anderem folgendes Ziel: Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes und dessen Einbindung in das transeuropäische Strassennetz. Dabei geht es unter anderem um den Unterhalt und den sicheren Betrieb der Nationalstrassen.
- Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle** Ausarbeiten von rechtlichen Grundlagen für die Prävention, Vorsorge und Bewältigung. Planen und Treffen von vorsorglichen, organisatorischen und materiellen Massnahmen im eigenen Zuständigkeitsbereich, z.B. Ausarbeiten von vorbehaltenen Beschlüssen für Abweichungen von rechtlichen Bestimmungen. Systemweites Koordinieren und aufeinander Abstimmen der Massnahmen, die im Hinblick auf Ereignisfälle zu treffen sind als beauftragte Organisation für die Systemführung auf den Nationalstrassen.
- Aufgaben im Ereignisfall** – Anordnen von Massnahmen im Individualverkehr im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten und der rechtlichen Zuständigkeit in Absprache mit den Akteuren im Individualverkehr und dem Departement UVEK. Beispiel: Der Direktor ASTRA kann mit einer Verfügung Verkehrsanordnungen auf den Nationalstrassen erlassen.<sup>47</sup>

<sup>44</sup> [Artikel 7](#) Organisationsverordnung vom 6. Dezember 1999 für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ([OV-UVEK](#), SR 172.217.1).

<sup>45</sup> Gestützt auf die [Artikel 8a](#) und [40 Absätze 1 und 2](#) des Luftfahrtgesetzes ([LFG](#), SR 748.0) in Verbindung mit [Artikel 2 Absatz 1](#) der Verordnung über den Flugsicherungsdienst ([VFSD](#), SR 748.132.1) legt das BAZL die Luftraumstruktur und die Luftraumklassen fest. Zur Wahrung der Flugsicherheit kann das BAZL gemäss Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung (Anhang I, SERA.3145) in Verbindung mit [Artikel 10](#) der Verordnung über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge ([VRV-L](#), SR 748.121.11) Flugbeschränkungs- und Gefahrengebiete festlegen. Flugbeschränkungsgebiete bzw. RAs sind Lufträume von festgelegten Abmessungen über den Landgebieten oder den Hoheitsgewässern eines Staates, in welchen der Flug von Luftfahrzeugen durch bestimmte Bedingungen eingeschränkt ist.

<sup>46</sup> [Artikel 10](#) Organisationsverordnung vom 6. Dezember 1999 für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ([OV-UVEK](#), SR 172.217.1).

<sup>47</sup> [Artikel 2](#) Absatz 3bis, [3](#) Absatz 4 und [32](#) Absatz 3 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 ([SVG](#), SR 741.01).



- Sicherstellen des Betriebes auf den Nationalstrassen und des Verkehrsmanagements auf den Nationalstrassen in Zusammenarbeit mit den Kantonen. Systemweites Koordinieren und aufeinander Abstimmen der Massnahmen als beauftragte Organisation für die Systemführung auf den Nationalstrassen.

#### **9.4 Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) Staatssekretariat, Politische Direktion, Abteilung Sektorielle Aussenpolitik**

Allgemeines	Die Politische Direktion koordiniert die Aussenpolitik des Bundes. Sie wahrt die aussenpolitischen Interessen der Schweiz, sorgt für eine koordinierte und strategische Gestaltung der bilateralen und multilateralen Beziehungen und stellt unter anderem die aussenpolitische Koordination in der Verkehrspolitik sicher. Die Abteilung Sektorielle Aussenpolitik stellt die verkehrspolitische Beurteilung und den Austausch des EDA mit den anderen verkehrspolitischen Akteuren des Bundes sicher.
Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle	Die internationale fachtechnische Zusammenarbeit erfolgt in der Regel direkt. Im Rahmen der Schnittstellenbearbeitung zwischen Aussen- und Innenverkehrspolitik unterstützt die Abteilung Sektorielle Aussenpolitik die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle bei Bedarf in der Zusammenarbeit mit ausländischen Stellen (via die betroffene/n Regionalkoordination/en der Politischen Direktion).
Aufgaben im Ereignisfall	Im Ereignisfall mit internationalen Implikationen stellt die Abteilung Sektorielle Aussenpolitik, ergänzend zur internationalen fachtechnischen Zusammenarbeit, die aussenpolitische Behandlung sicher (via die betroffene/n Regionalkoordination/en der Politischen Direktion).

#### **9.5 Armee**

Allgemeines	Die Armee dient gemäss Verfassung der Kriegsverhinderung und trägt bei zur Erhaltung des Friedens; sie verteidigt das Land und seine Bevölkerung. Dabei handelt es sich um die originären Aufgaben der Armee, die sie allein ausführt. Zudem unterstützt sie die zivilen Behörden bei der Abwehr schwerwiegender Bedrohungen der inneren Sicherheit und bei der Bewältigung anderer ausserordentlicher Lagen. Diese Unterstützung erfolgt subsidiär.
Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle	Eine Armeeunterstützung zugunsten der zivilen Behörden erfolgt entweder subsidiär nach dem Militärgesetz (MG) <sup>48</sup> im Assistenzdienst bzw. nach der Verordnung über die militärische Katastrophenhilfe im Inland (VmKI) <sup>49</sup> oder nach der Verordnung über die Unterstützung ziviler oder ausserdienstlichen Tätigkeiten mit militärischen Mitteln (VUM) <sup>50</sup> .
Aufgaben im Ereignisfall	Die Unterstützung durch die Armee erfolgt unter folgenden Voraussetzungen: <ul style="list-style-type: none"><li>- Im Falle einer subsidiären Unterstützung müssen alle zivilen Mittel nachweislich ausgeschöpft sein. Ein Gesuch an den Bundesrat liegt vor. Der Einsatz bedarf eines politischen Entscheides (mindestens Bundesratsbeschluss).</li><li>- In allen Fällen von Armeehilfe (MG, VmKI, VUM) liegt die Gesamtverantwortung auf Seiten der zivilen Behörden. Sie bestimmen im Einvernehmen mit den zuständigen militärischen Stellen den Einsatz der zur Verfügung gestellten Mittel.</li></ul>

<sup>48</sup> SR 510.10

<sup>49</sup> SR 513.75

<sup>50</sup> SR 513.74



- Je nach Eskalation sind in der besonderen und ausserordentlichen Lage dem Bereich Verteidigung, dem Bundesamt für Bevölkerungsschutz und dem Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung entsprechende Prioritäten zuzuweisen, beispielsweise bei den Transportkapazitäten.

## 9.6 Bundesamt für Bevölkerungsschutz (BABS)

Allgemeines	<p>Das BABS unterstützt Bundesstellen, Kantone und Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes in der Vorbeugung kollektiver Risiken und in der Ereignisbewältigung. Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes sind: Polizei, Feuerwehr, Gesundheitswesen, technische Betriebe und Zivilschutz.</p> <p>Die Nationale Alarmzentrale (NAZ), ein Geschäftsbereich des BABS, stellt die Früherkennung und Beurteilung von Ereignissen, welche die Sicherheit der Bevölkerung tangieren können, sicher. Sie betreibt ein Melde- und Lagezentrum (MLZ) und erfasst systematisch die bevölkerungsschutzrelevante Lage (BREL) zu Handen der Behörden des Bundes und der Kantone sowie der Betreiber essentieller Systeme (z.B. Energie, Telekom, Verkehr). Die NAZ stellt die BREL mit der elektronischen Lagedarstellung (ELD) dar. Die Lage im Verkehr ist ein Element der BREL.</p>
Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle	<p>Das BABS erstellt die nationale Gefährdungsanalyse Katastrophen und Notlagen Schweiz, die als Grundlage für vorsorgliche Planungen sowohl auf Stufe Bund (unter anderem Startstrategien Bundesstab Bevölkerungsschutz) als auch bei den Kantonen (kantonale Gefährdungsanalyse und Vorsorge KATAPLAN) dient. Zudem koordiniert das BABS die Umsetzung der nationalen Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen, die auch den Sektor Verkehr abdeckt. Das BABS hat unter anderem einen Leitfaden publiziert, der die Betreiber von kritischen Infrastrukturen beim Risiko-, Krisen- und Kontinuitätsmanagement unterstützt. Weiter koordiniert das BABS die Geschäfte des Bundesstabs Bevölkerungsschutz (BSTB). Dieser kann bei bevölkerungsschutzrelevanten Ereignissen nationaler Tragweite eingesetzt werden. Im BSTB sind alle relevanten Akteure des Bundes und die Kantone vertreten. Für die Ereignisbewältigung erarbeitet der BSTB vorsorgliche Planungen in seinem Zuständigkeitsbereich.</p>
Aufgaben im Ereignisfall	<p>Im Ereignisfall beurteilt der BSTB die Gesamtlage und mögliche Entwicklungen. Der BSTB koordiniert insbesondere Massnahmen auf Bundesebene zur Ereignisbewältigung und erarbeitet Entscheidungsgrundlagen zu Handen des Bundesrates. Er unterstützt damit im Rahmen des Krisenmanagements das federführende Departement, Bundesamt und die betroffenen Kantone. Die Nationale Alarmzentrale (NAZ), ein Geschäftsbereich des BABS und ein Teil des BSTB, stellt die Früherkennung und Beurteilung von Ereignissen sicher, welche die Sicherheit der Bevölkerung tangieren können. Sie betreibt ein Melde- und Lagezentrum (MLZ) und erfasst systematisch die bevölkerungsschutzrelevante Lage (BREL) zu Handen der Behörden des Bundes und der Kantone sowie der Betreiber kritischer Infrastrukturen (z.B. Energie, Telekom, Verkehr). Die NAZ stellt die BREL mit der elektronischen Lagedarstellung (ELD) dar. Die Lage im Verkehr ist ein Element der BREL. Die NAZ warnt die Behörden und Netzbetreiber sowie alarmiert, in eigener Kompetenz oder im Auftrag der zuständigen Fachstellen, die Bevölkerung im Falle unmittelbar drohender Gefahr. Bei Ereignissen betreibt die NAZ zusätzlich das Notfallmanagement auf Ebene Bund in Zusammenarbeit mit dem federführenden Amt bzw. mit dem BSTB.</p>



## 9.7 Eidgenössische Zollverwaltung (EZV)

**Allgemeines** Die EZV ist das einzige Vollzugsorgan des Bundes an der Grenze, welches den grenzüberschreitenden Personen- und Warenverkehr überwacht und kontrolliert. Sie erfüllt dabei zahlreiche Aufgaben und gewährleistet eine umfassende Sicherheit für Bevölkerung, Wirtschaft und Staat. Gestützt auf den von der Bundesversammlung genehmigten jährlichen Voranschlag mit integriertem Aufgaben- und Finanzplan, wird die EZV mit einer Leistungsvereinbarung (LV) des Eidgenössischen Finanzdepartements gesteuert. In der LV sind folgende Produktgruppen erwähnt:

- Erhebung von Abgaben: Zölle, Mehrwertsteuer bei der Einfuhr, Mineralölsteuer, Automobilsteuer, Tabaksteuer, Biersteuer und Spirituosensteuer sowie Schwerverkehrs- und Nationalstrassenabgaben;
- Sicherheit und Migration: die EZV bekämpft grenzüberschreitende illegale Handlungen, Kriminalität und irreguläre Migration und stellt damit einen wirksamen Sicherheitsfilter dar;
- Unterstützung des internationalen Handels: die EZV bietet der Wirtschaft einfache, schnelle Zollveranlagungsprozesse an und vollzieht Massnahmen in den Bereichen Überwachung der Ein- und Ausfuhr bestimmter Waren, Schutz der Landwirtschaft, wirtschaftliche Landesversorgung, Edelmetallkontrolle und Immaterialgüterrecht wie z.B. Markenschutz;
- Schutz von Gesundheit und Umwelt: Lebensmittelsicherheit, Pflanzen-, Tier- und Artenschutz, gefährliche Güter, radioaktive / giftige Stoffe und Abfälle.

**Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle** Die EZV ist dezentral organisiert und stellt sicher:

- dass Angehörige von Hilfsmannschaften sowie die bei Hilfeleistungen notwendigen Ausrüstungsgegenstände und Hilfsgüter formlos und **rund um die Uhr** ein- und ausgeführt werden können;
- dass notwendige Transporte lebenswichtiger Güter bei Versorgungsengpässen in der Schweiz **vereinfacht** ein- und ausgeführt werden können.

**Aufgaben im Ereignisfall** In Absprache mit den anordnenden Stellen setzt die EZV allfällige Massnahmen an der Grenze oder im Grenzraum um.

## 9.8 Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL)

**Allgemeines** Das BWL ist das Kompetenzzentrum für Fragen der Versorgungssicherheit (Heilmittel, Nahrung, Energie, Logistik, Informations- und Kommunikationstechnologie). Es gehört zum Eidgenössischen Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF).

Die wirtschaftliche Landesversorgung (WL) stellt die Versorgung der Schweiz auf Landesebene mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen für den Fall machtpolitischer oder kriegerischer Bedrohungen sowie in schweren Mangellagen sicher, denen die Wirtschaft nicht selbst zu begegnen vermag.

**Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle** Ausarbeiten von rechtlichen Grundlagen für die Prävention, Vorsorge und Bewältigung. Planen und Treffen von vorsorglichen, organisatorischen und materiellen Massnahmen im eigenen Zuständigkeitsbereich, z.B. Ausarbeiten von vorbehaltenen Beschlüssen für Abweichungen von rechtlichen Bestimmungen.

**Aufgaben im Ereignisfall** Anordnen von Massnahmen zugunsten der Landesversorgung basierend auf dem Landesversorgungsgesetz (LVG)<sup>51</sup>, wie z.B.

- Priorisierung von Schienentrassen;

<sup>51</sup> SR 531





- Priorisierung des Umschlags von lebenswichtigen Gütern in Terminals;
- Befristete Abweichung vom Sonntags- und Nachtfahrverbot;
- Befristete Ausdehnung der Zollöffnungszeiten.

Die Inkraftsetzung der Massnahmen erfolgt durch den Bundesrat auf Antrag des Delegierten für Wirtschaftliche Landesversorgung (DWL). Operativ umgesetzt werden die Massnahmen durch die Wirtschaft in Kooperation mit den zuständigen Fachämtern (BAV/ASTRA/EZV).

## 9.9 Kantone

**Allgemeines** Für die operative Bewältigung eines Ereignisses sind hauptsächlich die Kantone zuständig. Sie verfügen über Mittel zur Ereignisbewältigung. Für die Ereignisführung verfügen die Kantone über Führungsstäbe (KFS) oder Führungsorgane (KFO), die in der Regel modulartig aufgebaut sind und sich auch mit der Vorsorge beschäftigen. Einzelne Kantone verfügen zudem über Organisationen, die sich ausschliesslich mit der Katastrophenvorsorge beschäftigen.

Im Rahmen ihres Risikomanagements sowie ihres Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagements bereiten die Kantone die erforderlichen Massnahmen vor und stellen die notwendigen Mittel bereit.

Die Kantone sind verantwortlich für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von operativen Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie von operativen Massnahmen zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen auf ihrem Gebiet<sup>52</sup>. Dabei berücksichtigen sie die übergeordneten hoheitlichen Vorgaben und Auflagen.

Die kantonalen Behörden für den öffentlichen Verkehr bestellen in Zusammenarbeit mit dem Bund die Verkehrsleistungen für den alltäglichen, öffentlichen, regionalen Personenverkehr (RPV) Bahn, Bus und Schiff. Die Verkehrsleitungen im alltäglichen, öffentlichen Ortsverkehr (OV), Bus und Tram, werden von den kantonalen und kommunalen Behörden bestellt.

Die kantonalen Behörden für den öffentlichen Verkehr können für die kantonalen Konzepte und Planungen im Hinblick auf Ereignisfälle Kennzahlen zu den Verkehrsleistungen (z.B. Taktintervall, Frequenz) bei den beauftragten Transportunternehmen im RPV und OV auf Kantonsgebiet einholen.

**Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle** Die Kantone erstellen Konzepte und Planungen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen auf ihrem Gebiet, z.B. im Hinblick auf den Ausfall der Stromversorgung, Strommangellagen, Cyber-Angriffe, Pandemien, Terroranschläge, Kernkraftwerksunfälle oder Erdbeben. Dabei berücksichtigen sie die übergeordneten hoheitlichen Vorgaben und Auflagen. Zudem arbeiten sie dabei mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung im Verkehr (ASTRA, SBB, PostAuto) und mit den Verkehrsinfrastrukturbetreiberinnen sowie den Transportunternehmen auf ihrem Gebiet zusammen.

Ergeben die gemeinsamen, vorsorglichen Planungen mit den konzessionierten Personenbeförderungsunternehmen, dass die für den bestellten, abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr vorhandenen Transportmittel nicht ausreichen

<sup>52</sup> [Artikel 9](#) der Verordnung vom 10. Mai 2017 über die wirtschaftliche Landesversorgung ([VWL](#), SR 531.11).

Die Kantone haben eine unterstützende und koordinierende Rolle. Sie treffen rechtzeitig Vorbereitungen für den Vollzug der ihnen vom Bund übertragenen Aufgaben. Sie sorgen dafür, dass die notwendigen Vorbereitungen für die Sicherstellung einer gleichmässigen und ausreichenden Warenverteilung und Dienstleistungserbringung durch die Privatwirtschaft und die gemeinwirtschaftlichen Unternehmen, wie z.B. die Unternehmen im öffentlichen Verkehr, auf Kantonsgebiet getroffen werden. Die kantonalen Delegierten für wirtschaftliche Landesversorgung koordinieren zusammen mit den Gemeindestellen für Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen auf Kantonsgebiet.



oder ungeeignet sind, um die notwendige Leistung, z.B. für eine Evakuierung der Bevölkerung, erbringen zu können, müssen die kantonalen Behörden und Organisationen für die Katastrophenvorsorge die Unternehmen mit dem Vorhalten von geeigneten und ausreichenden Mitteln für die notwendige Leistung beauftragen. Die Kosten dafür tragen die Auftraggeber und sind nach [Artikel 41](#) des Eisenbahngesetzes (EBG<sup>53</sup>) und nach [Artikel 40](#) des Personenbeförderungsgesetzes (PBG<sup>54</sup>) nach den im kaufmännischen Verkehr geltenden Grundsätzen zu vergüten.

Die Kantone sind gehalten, aufgrund ihrer Zuständigkeit, Aufgaben und Verantwortung zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen auf ihrem Gebiet, detaillierte Notfall- und Verkehrsmanagementpläne für

- a) den Einsatz und die Aufgaben des öffentlichen regionalen Verkehrs und des öffentlichen Ortsverkehrs Bahn, Bus, Tram, Schiff, z.B. für die Evakuierung der Bevölkerung;
- b) die Lenkung und Steuerung des öffentlichen, regionalen Verkehrs und des öffentlichen Ortsverkehrs Bus, Tram, Schiff in Schutzzonen sowie auf dem übrigen Kantonsgebiet;
- c) die Lenkung und Steuerung des motorisierten Individualverkehrs und des Langsamverkehrs in Schutzzonen sowie auf dem übrigen Kantonsgebiet zu erstellen.

Dies gilt insbesondere für Kantone, in denen Gemeinden in den Notfallschutzzonen 1 und 2 von Kernanlagen, bei denen eine erhebliche Freisetzung von Radioaktivität nicht ausgeschlossen werden kann, liegen.

Nach [Artikel 5](#) der Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen (VVTA<sup>55</sup>) können die mit Aufgaben des Bevölkerungsschutzes betrauten Organisationen von Kantonen Transporte zum Schutz der Bevölkerung oder zum Schutz der Lebensgrundlagen anordnen, beispielsweise Evakuations Transporte. Die Führungsstäbe oder Führungsorgane, welche das Ereignis führen, entscheiden über die Notwendigkeit von vorrangig durchzuführenden Transporten. Kantonale Führungsstäbe oder Führungsorgane erteilen einen Auftrag zur Durchführung eines Transports nach der Formel PPQQZD<sup>56</sup> über die Vertreter der beauftragten Organisationen für die Systemführung im Verkehr (SBB, PostAuto) im kantonalen Führungsstab oder Führungsorgan an ein konzessioniertes Personenbeförderungsunternehmen im öffentlichen Verkehr oder an ein Schienengütertransportunternehmen (sh. auch [Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen VVTA](#)). Der für die Auftragserteilung erforderliche Prozess ist, soweit dieser nicht schon besteht, im Rahmen von vorsorglichen Planungen im Hinblick auf Ausnahmesituationen gemeinsam von den Akteuren zu entwickeln.

#### Aufgaben im Ereignisfall

Die Kantone arbeiten nach den im Hinblick auf Ereignisfälle erarbeiteten Konzepten und Planungen. Zur Bewältigung des Ereignisses setzen sie ihre Führungsstäbe (KFS) oder Führungsorgane (KFO) ein sowie die geplanten und vorbereiteten Massnahmen um. Sie koordinieren ihre Aktivitäten für die Ereignisbewältigung untereinander und mit den Bundesstellen sowie den beauftragten Organisationen für die Systemführung im Verkehr (ASTRA, SBB, PostAuto).

<sup>53</sup> SR 742.101

<sup>54</sup> SR 745.1

<sup>55</sup> SR 531.40

<sup>56</sup> PPQQZD: **P**riorität, **P**rodukt, **Q**ualität, **Q**uantität, **Z**eit, **D**auer.



## 9.10 Beauftragte Organisationen für die Systemführung im Verkehr (Systemführerinnen)

**Allgemeines** Die beauftragten Organisationen für die Systemführung im Verkehr<sup>57</sup> (Systemführerinnen) koordinieren auf Systemebene die im Hinblick auf Ereignisfälle und im Ereignisfall zu treffenden operativen Massnahmen der Behörden und Organisationen für die Katastrophenvorsorge und Katastrophenbewältigung und stimmen die Massnahmen aufeinander ab. Sie sammeln und koordinieren die Bedürfnisse aus ihrem Bereich und leiten diese an die dafür zuständigen Fachbehörden weiter. Die Systemführerinnen koordinieren ihre Aktivitäten sowohl bei der vorsorglichen Planung im Hinblick auf Ereignisfälle als auch für die Ereignisbewältigung untereinander und mit den für die Führung der Ereignisbewältigung zuständigen Behörden und Organisationen.

Die Systemführerinnen treffen in gegenseitiger Absprache Massnahmen im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und rechtlichen Zuständigkeit. Sie empfehlen die einheitliche Umsetzung von Massnahmen (best practice) gegenüber den Akteuren in ihrem Bereich, wie z.B. Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit, Hygiene bei Epidemien, Pandemien. Sie setzen die empfohlenen oder angeordneten Massnahmen der Behörden auf Systemebene um.

Das **ASTRA** ist nach [Artikel 5 VKOVE](#)<sup>58</sup> die beauftragte Organisation für die Systemführung auf den Nationalstrassen. Es sorgt für eine gute und sichere Befahrbarkeit der Nationalstrassen und ist zuständig für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen in Zusammenarbeit mit den Kantonen (Verkehrsinformation, Verkehrslenkung und -leitung sowie Verkehrssteuerung). Es betreibt die Verkehrsmanagementzentrale Schweiz (VMZ-CH). Diese verfügt über Verkehrsmanagementpläne, welche mit den Kantonen abgesprochen sind. Die VMZ-CH koordiniert die Massnahmen auf operativer Ebene und stimmt die verschiedenen Massnahmen aufeinander ab. Die VMZ-CH ist im Lageverbund bevölkerungsschutzrelevante Lage (BREL) eingebunden und liefert rund um die Uhr Daten zur Lage auf den Nationalstrassen unter anderem für das Melde und Lagezentrum (MLZ) in der Nationalen Alarmzentrale (NAZ).

Die **SBB** sind nach [Artikel 5 VKOVE](#)<sup>59</sup> die beauftragte Organisation für die Systemführung im Schienenverkehr.

SBB Infrastruktur steuert den Schienenverkehr über den netzweiten Fahrplan. Im Fahrplan ist der Fahrverlauf aller Züge<sup>60</sup> hinsichtlich Fahrweg, Verkehrstage und Fahrzeit festgelegt. SBB Infrastruktur koordiniert die Durchführung des Güter- und Personenverkehrs auf dem Schienennetz mit den übrigen Infrastrukturbetreiberinnen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere bezüglich des Fahrwegs, der Verkehrstage und der Fahrzeit der Züge.

Die SBB und PostAuto bestimmen im Ereignisfall gemeinsam ein lage- und bedürfnisgerechtes Angebot im öffentlichen Personenverkehr auf Systemebene. Dieses orientiert sich an den Vorgaben des Bundesamts für Verkehr (BAV) und an den zur Verfügung stehenden Ressourcen.

Die SBB koordinieren federführend die Fahrpläne der konzessionierten Personenbeförderungsunternehmen im öffentlichen Verkehr und publizieren den aktuellen Publikums-Fahrplan. Die SBB sind im Lageverbund BREL eingebunden und liefern Daten zur Lage auf dem Schienennetz unter anderem für das MLZ in der NAZ.

<sup>57</sup> ASTRA, Betrieb Infrastruktur Nationalstrassen, Verkehrsmanagement Nationalstrassen in Zusammenarbeit mit den Kantonen; SBB: Betrieb Infrastruktur, Verkehrsmanagement Schienenverkehr; PostAuto: Betrieb öffentlicher, regionaler Personenverkehr (RPV) und öffentlicher Ortsverkehr (OV) auf der Strasse (Bus und Tram); Skyguide: Betrieb Flugsicherung, Management Luftverkehr.

<sup>58</sup> Verordnung vom 18. Mai 2016 über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle ([VKOVE](#), SR 520.16).

<sup>59</sup> Verordnung vom 18. Mai 2016 über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle ([VKOVE](#), SR 520.16).

<sup>60</sup> Personenzüge, Güterzüge, Dienstzüge etc.



Die PostAuto AG ist nach [Artikel 5 VKOVE](#)<sup>61</sup> die beauftragte Organisation für die Systemführung im öffentlichen, regionalen Personenverkehr (RPV) und im öffentlichen Ortsverkehr (OV) auf der Strasse (Bus und Tram).

PostAuto und SBB bestimmen im Ereignisfall gemeinsam ein lage- und bedürfnisgerechtes Angebot im öffentlichen Personenverkehr auf Systemebene. Dieses orientiert sich an den Vorgaben des BAV und an den zur Verfügung stehenden Ressourcen.

PostAuto koordiniert auf Verlangen von nationalen oder kantonalen Behörden und Organisationen die operativen Massnahmen auf nationaler oder kantonaler oder interkantonaler Ebene zwischen den Transportunternehmen bezüglich der umzusetzenden operativen Massnahmen, wie z.B. Fahrpläne, Verkehrsführung, verfügbare Verkehrsmittel oder Transportkapazitäten. PostAuto eruiert die verfügbaren Verkehrsmittel im RPV und OV Bus und Tram und führt eine Mitteltable. PostAuto ist im Lageverbund BREL eingebunden und liefert Daten über die verfügbaren Verkehrsmittel im RPV und OV Bus und Tram für das MLZ in der NAZ.

Skyguide sorgt im Auftrag des Bundes für die sichere, effiziente und wirtschaftliche Abwicklung des Flugverkehrs im schweizerischen und im delegierten angrenzenden Luftraum. Das Mandat nach [Artikel 40a - g LFG](#)<sup>62</sup> und [Artikel 2 VFSD](#)<sup>63</sup> umfasst die operative zivile und militärische Flugsicherung, den Luftfahrtinformationsdienst, den Flugfernmeldedienst und den technischen Dienst für Installation, Betrieb und Wartung der Flugsicherungssysteme.

Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle Die Systemführerinnen erstellen Konzepte, Notfall- und Verkehrsmanagementpläne zur Aufrechterhaltung des Verkehrssystems im Hinblick auf Ereignisse, wie beispielsweise Ausfall der Stromversorgung, Strommangellagen, Cyber-Angriffe, Pandemien, Terroranschläge, Kernkraftwerksunfälle oder Erdbeben. Sie tun dies zusammen mit den nationalen und kantonalen Behörden für den Schutz der Bevölkerung oder der Lebensgrundlagen, für Innere Sicherheit sowie mit den nationalen und kantonalen Behörden für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen.

Aufgaben im Ereignisfall Die Systemführerinnen arbeiten nach den im Hinblick auf Ereignisfälle erarbeiteten Konzepten, Notfall- und Verkehrsmanagementplänen. Zur Bewältigung des Ereignisses setzen sie ihre Notfall- und Krisenorganisation ein. Sie koordinieren ihre Aktivitäten für die Ereignisbewältigung untereinander und mit den im Schadensgebiet für die Führung der Ereignisbewältigung zuständigen Behörden und Organisationen.

## 9.11 Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen

Allgemeines Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen (ISB) sind privat- oder spezialrechtlich organisierte Unternehmen, die über eine Konzession und eine Sicherheitsgenehmigung nach [Artikel 5 Eisenbahngesetz \(EBG\)](#)<sup>64</sup> für den Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur verfügen. Die Eisenbahninfrastruktur umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahn einschliesslich der Bahnstromübertragungsleitungen. Die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung der ISB im Hinblick auf Ereignisse und im Ereignisfall ergeben sich aus den Rechten und Pflichten in Bundesgesetzen und kantonalen Gesetzen sowie in den dazugehörigen Verordnungen und Ausführungsbestimmungen.

<sup>61</sup> Verordnung vom 18. Mai 2016 über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle ([VKOVE](#), SR 520.16).

<sup>62</sup> [LFG](#): Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, SR 748.0).

<sup>63</sup> [VFSD](#): Verordnung vom 18. Dezember 1995 über den Flugsicherungsdienst (VFSD, SR 748.132.1).

<sup>64</sup> SR 742.101



Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle Nach [Artikel 8](#) der Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen (VVTA)<sup>65</sup> müssen die ISB für Ausnahmesituationen soweit Vorbereitungsmaßnahmen treffen, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Ausnahmesituationen auf der Eisenbahninfrastruktur vorrangige Transporte durchführen können. Die Vorbereitungsmaßnahmen müssen geeignet sein, den Eisenbahnverkehr rund um die Uhr sicherstellen zu können. Sie sind insbesondere in den Bereichen Sicherstellung des betriebsnotwendigen Personals und Bereitstellung der für den Betrieb notwendigen Mittel zu treffen.

Die ISB müssen ihre Vorbereitungsmaßnahmen zusammen mit den auf dem Streckennetz des Unternehmens verantwortlichen kantonalen Stellen für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von operativen Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen planen und treffen. Dabei berücksichtigen sie die übergeordneten hoheitlichen Vorgaben und Auflagen. Sie stimmen die geplanten und getroffenen Massnahmen bezüglich der Verkehrsführung und der Fahrpläne mit der nach [Artikel 5 VKOVE](#)<sup>66</sup> beauftragten Organisation für die Systemführung im Schienenverkehr, SBB Infrastruktur, ab. Sie dokumentieren die geplanten und getroffenen Vorbereitungsmaßnahmen.

- Aufgaben im Ereignisfall
- Betreiben der Eisenbahninfrastruktur, damit die EVU Transporte zum Schutz der Bevölkerung oder zum Schutz der Lebensgrundlagen oder zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen durchführen können;
  - Koordinieren der Aktivitäten für die Ereignisbewältigung mit den anderen ISB und SBB Infrastruktur sowie mit den im Schadensgebiet für die Führung der Ereignisbewältigung zuständigen Behörden und Organisationen.
  - SBB Infrastruktur ist nach [Artikel 6](#) der Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen VVTA<sup>67</sup> verpflichtet, die Durchführung der vorrangigen Transporte auf dem gesamten Schienennetz mit den anderen ISB und den EVU zu koordinieren, insbesondere bezüglich der Verkehrsführung und der Fahrpläne.

## 9.12 Konzessionierte Personenbeförderungsunternehmen

Allgemeines Konzessionierte Personenbeförderungsunternehmen sind privat oder spezialrechtlich organisierte Unternehmen, die über eine Konzession nach [Artikel 6](#) Personenbeförderungsgesetz (PBG<sup>68</sup>) für die regelmässige, gewerbmässige Beförderung von Personen mit Eisenbahnen, Trolleybussen, Seilbahnen, Schiffen oder Motorfahrzeugen mit thermischem oder elektrischem Antrieb verfügen.

Die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung der Personenbeförderungsunternehmen im Hinblick auf Ereignisfälle und im Ereignisfall ergeben sich aus den Rechten und Pflichten in Bundesgesetzen und kantonalen Gesetzen sowie in den dazugehörigen Verordnungen und Ausführungsbestimmungen.

Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle Nach [Artikel 8](#) der Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen<sup>69</sup> müssen die Personenbeförderungsunternehmen für Ausnahmesituationen soweit Vorbereitungsmaßnahmen treffen, dass sie mit den vorhandenen Mitteln Transporte vorrangig durchführen und die übrigen Transportdienstleistungen so

<sup>65</sup> SR 531.40

<sup>66</sup> Verordnung vom 18. Mai 2016 über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle ([VKOVE](#), SR 520.16).

<sup>67</sup> SR 531.40

<sup>68</sup> SR 745.1

<sup>69</sup> SR 531.40



weit wie möglich aufrechterhalten können. Die Vorbereitungsmaßnahmen müssen geeignet sein, rund um die Uhr den Personenverkehr sicherstellen zu können. Sie sind insbesondere in den Bereichen Sicherstellung des betriebsnotwendigen Personals und Bereitstellung der für den Betrieb notwendigen Mittel zu treffen.

Die Unternehmen müssen ihre Vorbereitungsmaßnahmen zusammen mit den auf dem Streckennetz des Unternehmens verantwortlichen kantonalen Stellen für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von operativen Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Lebensgrundlagen sowie zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen und zudem mit den Infrastrukturbetreiberinnen auf dem Streckennetz des Unternehmens planen und treffen. Dabei berücksichtigen sie die übergeordneten hoheitlichen Vorgaben und Auflagen.

Die geplanten und getroffenen Massnahmen müssen die Unternehmen bezüglich Verkehrsführung und Fahrpläne mit den Unternehmen die Anschlüsse anbieten sowie mit den nach [Artikel 5 VKOVE](#)<sup>70</sup> beauftragten Organisationen für die Systemführung im Schienenverkehr, SBB Infrastruktur und im öffentlichen, regionalen Personenverkehr (RPV) und im öffentlichen Ortsverkehr (OV) auf der Strasse (Bus und Tram), PostAuto, die das System Schienennetz landesweit bzw. den RPV, OV Strasse kantonal, interkantonal führen, abstimmen.

Ergeben die gemeinsamen, vorsorglichen Planungen im Hinblick auf Ausnahmesituationen der Akteure im Verkehrswesen, dass die für den bestellten, abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr vorhandenen Transportmittel der Unternehmen nicht ausreichen oder ungeeignet sind, um die notwendige Leistung, z.B. für eine Evakuierung der Bevölkerung, erbringen zu können, müssen die kantonalen Behörden und Organisationen für die Katastrophenbewältigung die Unternehmen mit dem Vorhalten der Mittel für die notwendige Leistung beauftragen. Die Kosten dafür tragen die Auftraggeber und sind nach [Artikel 41](#) des Eisenbahngesetzes (EBG<sup>71</sup>) und nach [Artikel 40](#) des Personenbeförderungsgesetzes (PBG<sup>72</sup>) nach den im kaufmännischen Verkehr geltenden Grundsätzen zu vergüten.

Die geplanten und getroffenen Vorbereitungsmaßnahmen müssen die Unternehmen dokumentieren.

- Aufgaben im Ereignisfall
- Durchführen von Transporten zum Schutz der Bevölkerung oder zum Schutz der Lebensgrundlagen im Auftrag<sup>73</sup> von Behörden und Organisationen des Bevölkerungsschutzes.
  - Durchführen von vorrangigen Transporten zur subsidiären Unterstützung der zivilen Behörden oder zur Abwehr eines militärischen Angriffs im Auftrag<sup>67</sup>. bzw. auf Anordnung der Armee

Im Ereignisfall koordinieren die Personenbeförderungsunternehmen ihre Aktivitäten für die Ereignisbewältigung mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung (SBB Infrastruktur und PostAuto) sowie mit den im Schadensgebiet für die Führung der Ereignisbewältigung zuständigen Behörden und Organisationen.

<sup>70</sup> Verordnung vom 18. Mai 2016 über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle ([VKOVE](#), SR 520.16).

<sup>71</sup> SR 742.101

<sup>72</sup> SR 745.1

<sup>73</sup> Auftrag (Bestellung) nach der Formel: PPQQZD: **P**riorität, **P**rodukt, **Q**ualität, **Q**uantität, **Z**eit, **D**auer.



### 9.13 Schienengütertransportunternehmen

**Allgemeines** Schienengütertransportunternehmen sind in der Regel privatrechtlich organisierte Unternehmen, die über eine Netzzugangsbewilligung und eine Sicherheitsbescheinigung nach [Artikel 8c](#) EBG<sup>74</sup> für die Durchführung von Transporten auf dem Schienennetz verfügen.

Die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung der Schienengütertransportunternehmen im Hinblick auf Ereignisfälle und im Ereignisfall ergeben sich aus den Rechten und Pflichten in Bundesgesetzen und kantonalen Gesetzen sowie in den dazugehörigen Verordnungen und Ausführungsbestimmungen.

**Aufgaben im Hinblick auf Ereignisfälle** Nach [Artikel 8](#) der Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen (VVTA<sup>75</sup>) müssen die Schienengütertransportunternehmen für Ausnahmesituationen soweit Vorbereitungsmaßnahmen treffen, dass sie mit den vorhandenen Mitteln Transporte vorrangig durchführen und die übrigen Transportdienstleistungen so weit wie möglich aufrechterhalten können. Die Vorbereitungsmaßnahmen müssen geeignet sein, rund um die Uhr den Güterverkehr sicherstellen zu können. Sie sind insbesondere in den Bereichen Sicherstellung des betriebsnotwendigen Personals und Bereitstellung der für den Betrieb notwendigen Mittel zu treffen.

Die Unternehmen müssen ihre Vorbereitungsmaßnahmen zusammen mit den verantwortlichen Behörden und Organisationen zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen sowie mit den auf dem Streckennetz des Unternehmens verantwortlichen Infrastrukturbetreibern planen und treffen. Dabei berücksichtigen Sie die übergeordneten hoheitlichen Vorgaben und Auflagen. Sie müssen die geplanten und getroffenen Vorbereitungsmaßnahmen dokumentieren.

**Aufgaben im Ereignisfall**

- Durchführen von vorrangigen Transporten zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen für Organisationen oder Unternehmen, die mit Aufgaben der wirtschaftlichen Landesversorgung betraut sind<sup>76</sup>.
- Durchführen von vorrangigen Transporten zur subsidiären Unterstützung der zivilen Behörden oder zur Abwehr eines militärischen Angriffs im Auftrag<sup>77</sup> bzw. auf Anordnung der Armee.

Im Ereignisfall koordinieren die Schienengütertransportunternehmen ihre Aktivitäten für die Ereignisbewältigung mit SBB Infrastruktur (beauftragte Organisation für die Systemführung im Schienenverkehr).

---

<sup>74</sup> SR 742.101

<sup>75</sup> SR 531.40

<sup>76</sup> Auftrag (Bestellung) nach der Formel: PPQQZD: **P**riorität, **P**rodukt, **Q**ualität, **Q**uantität, **Z**eit, **D**auer.

<sup>77</sup> Auftrag (Bestellung) nach der Formel: PPQQZD: **P**riorität, **P**rodukt, **Q**ualität, **Q**uantität, **Z**eit, **D**auer.



## 10 Glossar

Im Glossar wird die Bedeutung der verwendeten Begriffe, Ausdrücke erklärt und umschrieben.

Begriff, Ausdruck	Erklärung / Umschreibung
Akteure im Verkehrswesen	Die fachlich bzw. rechtlich zuständigen Stellen im Verkehrswesen von Bund, Kantonen, beauftragten Organisationen, Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen.
Aktionsraum	Grundbegriff der Sozialgeographie, vor allem der Münchner Sozialgeographie. Er bezeichnet den erdräumlichen Ausschnitt, in dem die alltäglichen Aktivitäten zur Befriedigung der Daseinsgrundfunktionen, insbesondere des Arbeits-, Versorgungs- und Wohnbereichs, den Bedürfnissen und dem Lebensstil entsprechend verrichtet werden. Die äussere Reichweite der räumlichen Zielorte des Handelns bildet die Grenze des Aktionsraums. Als aktionsräumliche Gruppen (sozialgeographische Gruppe) werden Mengen von Individuen bezeichnet, die in Bezug auf einzelne oder mehrere Daseinsgrundfunktionen den gleichen Aktionsraum aufweisen.
Armee	Die Armee dient als originäre Aufgabe der Kriegsverhinderung und subsidiär als Unterstützung der zivilen Behörden bei der Abwehr schwerwiegender Bedrohungen der inneren Sicherheit und Bewältigung anderer ausserordentlicher Lagen.
Ausserordentliche Lage	<p>Bedeutung nach dem Begriffsverzeichnis Leitbild Bevölkerungsschutz: Situation, in der in zahlreichen Bereichen und Sektoren die ordentlichen Abläufe nicht genügen, um die anstehenden Aufgaben zu bewältigen, beispielsweise bei Katastrophen und Notlagen, die das ganze Land schwer in Mitleidenschaft ziehen oder bei bewaffneten Konflikten.</p> <p>Bedeutung nach dem Sicherheitspolitischen Bericht 2000: Situation, in der in zahlreichen Bereichen und Sektoren normale Verwaltungsabläufe nicht genügen, um die Probleme und Herausforderungen der Regierungstätigkeit zu bewältigen.</p>
Beauftragte Organisationen für die Systemführung (Systemführerinnen)	<p>Eigner und/oder Betreiber eines Systems zur Erhaltung und/oder Sicherung der Lebensgrundlagen und/oder zum Schutz oder zur Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen.</p> <p>Die Systemführerinnen koordinieren auf Systemebene die im Hinblick auf Ereignisfälle und im Ereignisfall zu treffenden operativen Massnahmen der Behörden und Organisationen für die Katastrophenvorsorge und Katastrophenbewältigung und stimmen die Massnahmen aufeinander ab. Sie sammeln und koordinieren die Bedürfnisse aus ihrem Bereich und leiten diese an die dafür zuständigen Fachbehörden weiter. Die Systemführerinnen koordinieren ihre Aktivitäten sowohl bei der vorsorglichen Planung im Hinblick auf Ereignisfälle als auch für die Ereignisbewältigung untereinander und mit den für die Führung der Ereignisbewältigung zuständigen Behörden und Organisationen. Die Systemführerinnen treffen in gegenseitiger Absprache Massnahmen im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und rechtlichen Zuständigkeit. Sie empfehlen die einheitliche Umsetzung von Massnahmen (best practice) gegenüber den Akteuren in ihrem Bereich, wie z.B. Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit, Hygiene bei Epidemien, Pandemien. Sie setzen die</p>





Begriff, Ausdruck	Erklärung / Umschreibung
	<p>empfohlenen oder angeordneten Massnahmen der Behörden auf Systemebene um.</p> <p>Bbeauftragte Organisationen für die Systemführung im Verkehr sind: <u>ASTRA</u>: Betrieb Infrastruktur Nationalstrassen und Verkehrsmanagement Nationalstrassen in Zusammenarbeit mit den Kantonen; <u>SBB</u>: Betrieb Infrastruktur, Verkehrsmanagement Schienenverkehr; <u>PostAuto</u>: Betrieb öffentlicher, regionaler Personenverkehr (RPV) und öffentlicher Ortsverkehr (OV) auf der Strasse (Bus und Tram); <u>Skyguide</u>: Betrieb Flugsicherung, Management Luftverkehr.</p>
Bedrohung	<p>Eine Situation oder ein Sachverhalt verursacht durch eine mutwillige (widerrechtliche) Handlung mit oder ohne Gewalteinwirkung, welche oder welcher sich negativ auswirken kann (z.B. Amoklauf, Terror, Cyber-Angriff). Diese negative Auswirkung kann Personen, Sachen, Sachverhalte, die Umwelt oder Tiere treffen.</p>
Besondere Lage	<p>Bedeutung nach dem Begriffsverzeichnis Leitbild Bevölkerungsschutz: Situation, in der gewisse Aufgaben mit den ordentlichen Abläufen nicht mehr bewältigt werden können. Im Unterschied zur «ausserordentlichen Lage» ist aber die Tätigkeit der Behörden nur sektoriell betroffen. Typisch ist der Bedarf nach rascher Konzentration der Mittel und Straffung der Verfahren.</p> <p>Bedeutung nach dem Sicherheitspolitischen Bericht 2000: Situation, in der gewisse Staatsaufgaben mit den normalen Verwaltungsabläufen nicht mehr bewältigt werden können.</p>
Bevölkerungsschutz	<p>Der Auftrag des Bevölkerungsschutzes ist der Schutz der Bevölkerung und ihrer Lebensgrundlagen bei Katastrophen und in Notlagen sowie im Fall eines bewaffneten Konflikts. Der Bevölkerungsschutz stellt Führung, Schutz, Rettung und Hilfe zur Bewältigung solcher Ereignisse sicher. Er trägt dazu bei, Schäden zu begrenzen und zu bewältigen. Diesen Auftrag erfüllt das Verbundsystem Bevölkerungsschutz durch:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Information der Bevölkerung über Gefährdungen, Schutzmöglichkeiten und Schutzmassnahmen;</li><li>- Warnung und Alarmierung sowie Erteilung von Verhaltensanweisungen an die Bevölkerung;</li><li>- Führung;</li><li>- Koordination der Vorbereitungen und der Einsätze der Partnerorganisationen sowie</li><li>- zeit- und lagegerechte Bereitschaft sowie Sicherstellung des Aufwuchses.</li></ul> <p>Bei der Ereignisbewältigung arbeiten die Partnerorganisationen Polizei, Feuerwehr, Gesundheitswesen, technische Betriebe und Zivilschutz zusammen unter einem gemeinsamen Führungsorgan. Die operativen Einsatzmittel im Bevölkerungsschutz befinden sich hauptsächlich im Zuständigkeitsbereich der Kantone. <a href="#">Das Bundesamt für Bevölkerungsschutz</a> nimmt wichtige Koordinations- und Einsatzaufgaben wahr (u.a. Melde- und Lagezentrum).</p>
Bevölkerungsschutzrelevante Lage (BREL)	<p>Die Bevölkerungsschutzrelevante Lage (BREL) ist eine Übersicht aus Informationen, die relevant sind, um die Bevölkerung bei Naturereignissen, technischen Ereignissen und ABC-Ereignissen (atomare (A), biologische (B) und chemische (C) Ereignisse) zu</p>



Begriff, Ausdruck	Erklärung / Umschreibung
	<p>schützen. Sie umfasst verschiedene Informationen aus diesen Bereichen, etwa:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Status der Einsatzkräfte von Polizei, Feuerwehr, Sanität, technischen Betrieben und Zivilschutz sowie der kantonalen Führungsorgane KFO aller Schweizer Kantone (kantonale Lage).</li><li>- Naturgefahrenlage und allfällige Warnungen vor Naturgefahren aus dem Inland (Wetterereignisse, Hochwasser, Waldbrand, Lawinen, Erdbeben) und teilweise auch aus dem Ausland (Erdbeben, Vulkanausbrüche, etc.).</li><li>- Status und Ausfälle wichtiger Netze im Bereich Energie (Starkstrom- und Gasnetz), Telekommunikation und Verkehr (Bahn, Autobahnen, Flugverkehr).</li><li>- Status kritischer Infrastrukturen (z.B. Kernkraftwerke).</li><li>- Je nach Ereignis zusätzliche Informationen etwa zu chemischen und biologischen Stoffen, Radioaktivitätsmesswerte, etc.</li></ul> <p>Die Nationale Alarmzentrale (NAZ) unterhält ein Partnernetzwerk, aus dem diese verschiedenen Informationen geliefert werden. Die NAZ ihrerseits leitet dringliche Meldungen, etwa Naturgefahrenwarnungen oder Meldungen über Netzausfälle, sofort ihren Partnerorganisationen weiter. Sie holt aktiv weitere Informationen ein und verdichtet diese Informationen zu einem nationalen Lagebild. Angepasst an die jeweilige Situation wird das Partnernetzwerk punktuell erweitert um Organisationen, welche spezifisch relevante Informationen beitragen können.</p> <p>Die bevölkerungsschutzrelevante Lage wird mit regelmässig aufdatierten Karten, Berichten und Meldungen dargestellt und den Partnerorganisationen zur Verfügung gestellt.</p>
Bewilligter Verkehr	<p>Die Kantone können Beförderungsangebote von geringer Bedeutung bewilligen (bewilligter Verkehr). Die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung ist im Unterschied zum bewilligten Verkehr konzessionspflichtig (sh. konzessionierter Verkehr).</p> <p>Eine kantonale Bewilligung ist erforderlich für:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>a. den Linienverkehr, den Bedarfsverkehr und linienverkehrsähnliche Fahrten, wenn keine Konzession nach Personenbeförderungsgesetz (PBG<sup>78</sup>) erforderlich ist;</li><li>b. Fahrten, mit denen ausschliesslich Schülerinnen und Schüler oder Studierende befördert werden (Schülertransporte);</li><li>c. Fahrten, mit denen ausschliesslich Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer befördert werden (Arbeitnehmertransporte);</li><li>d. Fahrten, die von einem Nichttransportunternehmen oder auf dessen Rechnung oder Veranlassung ausschliesslich für seine Kundschaft, Mitglieder oder Besucherinnen und Besucher durchgeführt werden.</li></ol>
Bundeslagezentrum (BLZ)	<p>Das BLZ sorgt in Zusammenarbeit mit den Direktionsbereichen des Nachrichtendienstes des Bundes (NDB) sowie externen Stellen für die umfassende Beurteilung und Darstellung der Bedrohungslage unter Berücksichtigung aller lagerelevanten Elemente (innere und äussere Sicherheit, sicherheitspolitisch bedeutsame Themen). Das</p>

<sup>78</sup> SR 745.1



Begriff, Ausdruck	Erklärung / Umschreibung
	<p>BLZ stellt die laufende Lageverfolgung und -fortschreibung sowie die kurz-, mittel- und langfristige Lagebeurteilung und -darstellung aufgrund aller verfügbaren offenen und vertraulichen Informationen sicher und ist im Ereignisfall für die zeitgerechte Alarmierung und Warnung der handelnden Organe des Bundes (sicherheitspolitische Führung, Bundesämter usw.) verantwortlich.</p> <p>Bei Grossereignissen und in besonderen Lagen kommt dem BLZ im gesamtschweizerischen Nachrichtenverbund eine wichtige Rolle bei der Informationsbeschaffung, -verarbeitung und -verbreitung zu. Die klassifizierte Lageberichte können durch Adressaten der Politik, der Polizei und der Verwaltung in einem geschützten elektronischen Lageinformationssystem abgerufen werden.</p>
Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen (ISB)	<p>Privat- oder spezialrechtlich organisierte Unternehmen, die über eine Konzession und eine Sicherheitsgenehmigung nach <a href="#">Artikel 5 Eisenbahngesetz (EBG<sup>79</sup>)</a> für den Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur verfügen.</p> <p>Die Eisenbahninfrastruktur umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahn einschliesslich der Bahnstromübertragungsleitungen.</p>
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	<p>Privat- oder spezialrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen. Für die Durchführung von Personen- oder Gütertransporten auf einer Eisenbahninfrastruktur sind eine Netzzugangsbewilligung und eine Sicherheitsbescheinigung nach <a href="#">Artikel 8c</a> des Eisenbahngesetzes (EBG<sup>80</sup>) erforderlich.</p>
Elektronische Lagedarstellung (ELD)	<p>Mit der ELD ist im Ereignisfall ein Informationsaustausch zwischen den Einsatzorganisationen des Bevölkerungsschutzes möglich. Die ELD basiert auf einem ausfallsicheren System, das von der Nationalen Alarmzentrale (NAZ) betrieben wird. Der Zugang bleibt primär, aber nicht nur, Stellen des Bundes und der Kantone vorbehalten.</p>
Ereignis	<p>Beispielsweise Abenteuer, Aktualität, Angelegenheit, Anlass, Auftritt, Begebenheit, Besonderheit, Einmaligkeit, Episode, Erscheinung, Fall, Geschehen, Geschehnis, Phänomen, Sache, Störfall, Störung, Vorfall, Vorgang, Vorkommnis, Zwischenfall.</p>
Ereignisbedingte vorrangig durchzuführende Transporte	<p>Transporte zum Schutz der Bevölkerung oder Transporte zum Schutz der Lebensgrundlagen oder Transporte zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen. Ereignisbedingte vorrangig durchzuführende Transporte können nötig werden wegen natur-, technik- oder gesellschaftsbedingten Ereignissen mit interkantonalen oder schweizweiten oder internationalen Auswirkungen auf Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt sowie zur Abwehr eines militärischen Angriffs.</p>
Ereignisfall nach VKOVE <sup>81</sup>	<p>Katastrophe oder Notlage mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen oder bewaffnete Konflikte.</p>

<sup>79</sup> SR 742.101

<sup>80</sup> SR 742.101

<sup>81</sup> Verordnung vom 18. Mai 2016 über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle ([VKOVE](#), SR 520.16).



Begriff, Ausdruck	Erklärung / Umschreibung
Gefahr	Eine Situation oder ein Sachverhalt, die oder der sich negativ auswirken kann (z. B. natur-, gesellschafts-, technikbedingt). Diese negative Auswirkung kann Personen, Sachen, Sachverhalte, die Umwelt oder Tiere treffen.
Gemeindeführungsorgan (GFO) / Gemeindeführungsstab (GFS)	Ein Team von Fachspezialisten auf kommunaler Ebene zur Unterstützung der Gemeindebehörde bei der Führung der Ereignisbewältigung und bei der Umsetzung von Massnahmen zur Ereignisbewältigung.
Innere Sicherheit	Innere Sicherheit bezeichnet den Schutz der Gesellschaft und des Staates vor Kriminalität, Terrorismus und vergleichbaren Bedrohungen, die sich aus dem Inneren der Gesellschaft selbst heraus entwickeln.
Katastrophen und Notlagen mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen	z.B. Ausfall der Stromversorgung, Strommangellage, Cyber-Angriff, Pandemie, Terroranschlag, Kernkraftwerksunfall, Erdbeben. Die Aufzählung ist nicht abschliessend.
Kantonales Führungsorgan (KFO) / Kantonaler Führungsstab (KFS)	Ein Team von Fachspezialisten auf kantonaler Ebene zur Unterstützung der kantonalen Behörden bei der Führung der Ereignisbewältigung und bei der Umsetzung von Massnahmen zur Ereignisbewältigung.
Konzessionierte Personenbeförderungsunternehmen	Privat- oder spezialrechtlich organisierte Unternehmen, die über eine Konzession nach <a href="#">Artikel 6</a> Personenbeförderungsgesetz (PBG <sup>82</sup> ) für die regelmässige, gewerbsmässige Beförderung von Personen mit Eisenbahnen, Trolleybussen, Seilbahnen, Schiffen oder Motorfahrzeugen mit thermischem oder elektrischem Antrieb verfügen.
Konzessionierter Verkehr	Die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung ist konzessionspflichtig (konzessionierter Verkehr). Beförderungsangebote von geringer Bedeutung können die Kantone bewilligen (sh. bewilligter Verkehr). Auch der Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur benötigt eine Konzession, in der der Eigner auf den ordnungsmässigen Bau und Betrieb verpflichtet wird.
Krisenmanagement	Krisenmanagement bezeichnet den systematischen Umgang mit Krisensituationen. Dazu gehören Identifikation und Analyse von Krisensituationen, die Entwicklung von Strategien (sofern nicht bereits im Rahmen des Risikomanagements geschehen), Prozessen und Organisation zur Bewältigung einer Krise sowie die Einleitung und Verfolgung von Gegenmassnahmen. Das Krisenmanagement ist prozessgesteuert. Der Fokus richtet sich in die Zukunft: Welches sind die Herausforderungen in Tagen, Wochen, Monaten, Jahren für Behörden, Organisationen, Unternehmen aufgrund des Ereignisses?
Lage	Die Lage ist die Situation der momentanen Lebensgrundlage und der Verfahrensweise zur Aufgabenbewältigung, in der sich eine Gemeinschaft jeweils befindet.

---

<sup>82</sup> SR 745.1



Begriff, Ausdruck	Erklärung / Umschreibung
Lageverbund	Ein Lageverbund erlaubt allen eingebundenen Akteuren zeit- und lagegerecht Informationen auszutauschen. Ein Lageverbund beinhaltet auch ein gemeinsames Verständnis von Begriffen, Definitionen, Prozessen, etc.
Melde- und Lagezentrum (MLZ)	Das MLZ verfolgt die Bevölkerungsschutzrelevante Lage (BREL) und sorgt für die Verbreitung wichtiger Informationen an die Partnerorganisationen. Die BREL wird für die Partnerorganisationen auf der Elektronischen Lagedarstellung ELD dargestellt. Ausserdem übernimmt das MLZ Aufgaben im Bereich Chemie und entwickelt das Informationssystem für Gefährliche Stoffe (IGS).
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Motorfahrzeuge zur individuellen Nutzung, wie z.B. Personenwagen, Lastwagen, Gesellschaftswagen oder Motorräder, werden als motorisierter Individualverkehr (MIV) bezeichnet. Massgebend ist die individuelle Nutzung der Motorfahrzeuge.
Nachrichtendienst des Bundes (NDB)	<p>Der <a href="#">NDB</a> ist ein sicherheitspolitisches Instrument der Schweiz mit einem gesetzlich klar definierten Auftrag. Seine Kernaufgaben sind die Prävention und die Lagebeurteilung zuhanden der politischen Entscheidungsträger.</p> <p>Der NDB befasst sich im Inland mit der Früherkennung und Bekämpfung von Terrorismus, gewalttätigem Extremismus, Spionage, der Verbreitung von Massenvernichtungswaffen und deren Trägertechnologie sowie Cyberangriffen auf kritische Infrastrukturen. Im Ausland beschafft der NDB sicherheitspolitisch wichtige Informationen und wertet diese aus. So liefert er entscheidende Beiträge für die umfassende Beurteilung der Bedrohungslage. Auf Stufe Bund bedient der NDB primär den Bundesrat, die Departemente sowie die militärische Führung mit seinen Produkten. Er unterstützt zudem die Kantone bei der Wahrung der inneren Sicherheit und die Strafverfolgungsbehörden auf Bundesebene. Dabei ist die präventive Tätigkeit des NDB klar von der repressiven Tätigkeit der Strafverfolgungsbehörden abzugrenzen. Der NDB ist keine Strafverfolgungsbehörde. Seine Kernaufgaben sind die Prävention und die Lagebeurteilung zuhanden der politischen Entscheidungsträger.</p>
Nationale Alarmzentrale (NAZ)	Die <a href="#">NAZ</a> ist die Fachstelle des Bundes für ausserordentliche Ereignisse. Sie ist 365 Tage pro Jahr rund um die Uhr erreichbar und in der Lage innert einer Stunde in den Einsatz zu gehen. Die NAZ ist ein Geschäftsbereich des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz BABS.
Normale Lage	Bedeutung nach dem Begriffsverzeichnis Leitbild Bevölkerungsschutz: Situation, in der ordentliche Verwaltungsabläufe zur Bewältigung der anstehenden Probleme und Herausforderungen ausreichen .
Notfallmanagement	Notfallmanagement bezeichnet den systematischen Umgang mit Notfallsituationen. Dazu gehören alle organisatorischen, personellen und sachlichen Voraussetzungen, um in einer Notsituation richtig und rasch handeln zu können. Mit dem Notfallmanagement wird sichergestellt, dass wichtige Geschäftsprozesse und Systeme selbst in kritischen Situationen nicht oder nur temporär unterbrochen werden. Das Notfallmanagement ist ereignisgesteuert. Der



Begriff, Ausdruck	Erklärung / Umschreibung
	Fokus liegt auf der raschen Ereignisbewältigung und auf der Zurückführung in die Normalsituation.
öffentlicher Verkehr (öV)	Als öV wird der Teil des Verkehrs bezeichnet, der für jeden Nutzer frei zugänglich ist. Die Merkmale des öffentlichen Verkehrs sind die Betriebs-, Transport-, Tarif- und Fahrplanpflicht. Die Transportleistung wird durch eigens dafür konzessionierte Eisenbahn-, Trolleybus-, Autobus-, Seilbahn- oder Schifffahrtsunternehmen erbracht.
Ortsverkehr (OV)	Der OV ist ein Angebot des öffentlichen Verkehrs und umfasst Bus- und Tramlinien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Der Feinerschliessung dient eine Linie, wenn die Haltestellen in der Regel nicht mehr als 1,5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs entfernt sind und die Abstände zwischen den Haltestellen klein sind. Der Bund beteiligt sich nicht an den Kosten des Ortsverkehrs.
Prävention	Aktivität für das Treffen von Massnahmen zur Abwendung von unerwünschten Ereignissen oder Zuständen, die mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit eintreffen könnten, wenn nichts getan würde. Risiken von Gefahren und Bedrohungen werden erfasst, analysiert und beurteilt. Zur Problemlösung wird eine Bewältigungsstrategie erarbeitet (Risikovermeidung, Risikominderung, Risikodiversifikation, Risikotransfer oder Risikovorsorge). Basierend auf der Bewältigungsstrategie werden die Massnahmen und Mittel zur Abwendung von unerwünschten Ereignissen und Zuständen bestimmt.
Regionales Führungsorgan	Ein Team von Fachspezialisten auf regionaler Ebene zur Unterstützung der Gemeindebehörden in einer Region bei der Führung der Ereignisbewältigung und bei der Umsetzung von Massnahmen zur Ereignisbewältigung.
Regionaler Personenverkehr (RPV)	Der RPV umfasst den öffentlichen Personenverkehr innerhalb einer Region, mit benachbarten auch ausländischen Regionen, mit Bahn, Bus, Tram oder Schiff, ohne Fern-, Orts- und touristischen Verkehr, Der öffentliche RPV wird gemeinsam von Bund und Kantonen bestellt und die ungedeckten Betriebskosten gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten.
Safety	Schutz von Personen, der Umwelt vor den Auswirkungen, die von Einrichtungen, Fahrzeugen Systemen und Menschen ausgehen.
Schadensgebiet	Raum, in dem sich der Schaden realisiert und auswirkt.
Schienengütertransportunternehmen	Privatrechtlich organisierte Unternehmen, die über eine Netzzugangsbewilligung und eine Sicherheitsbescheinigung nach <a href="#">Artikel 8c</a> des Eisenbahngesetzes (EBG <sup>83</sup> ) für die Durchführung von Transporten auf dem Schienennetz verfügen.
Security	Schutz von Personen, Einrichtungen, Fahrzeugen und Systemen vor Einwirkungen von aussen, wie z.B. widerrechtliche Handlungen mit oder ohne Gewalteinwirkung oder höhere Gewalt.
Trasse	Ein örtlich und zeitlich bestimmter Fahrweg auf einer Eisenbahninfrastruktur.

<sup>83</sup> SR 742.101



Begriff, Ausdruck	Erklärung / Umschreibung
Verkehr	Verkehr ist die räumliche Bewegung von Objekten in einem System. Bestimmte Verkehrsarten legen die Form der Bewegung (Transport), der Objekte und des Verkehrssystems fest, z. B. Strassenverkehr, Personenverkehr, Güterverkehr, Individualverkehr, Verkehrsmittel oder Verkehrsweg.
Verkehrsablauf	Gesamtheit der zeitlichen und räumlichen Abwicklung (Betrieb) von Verkehrsmitteln auf Verkehrsinfrastrukturen.
Verkehrsinfrastruktur	Strassennetz, Schienennetz, Flughäfen, Wasserstrassen, Häfen der Schifffahrt, Umschlagterminals, die für die Betriebsabwicklung erforderlichen Systeme sowie die Personen, welche den Betrieb sicherstellen.
Verkehrsmanagementzentrale Schweiz (VMZ-CH)	Die VMZ-CH ist für das <a href="#">Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen</a> (Verkehrsinformation, Verkehrslenkung und Verkehrsleitung sowie Verkehrssteuerung) zuständig. Die VMZ-CH verfügt über Verkehrsmanagementpläne, welche mit den Kantonen abgesprochen sind. Die VMZ-CH liefert rund um die Uhr Daten zur Lage auf den Nationalstrassen unter anderem für das Melde- und Lagezentrum (MLZ) in der Nationalen Alarmzentrale (NAZ). Die VMZ-CH wird vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) betrieben.
Verkehrsmittel	Fahrzeuge (Schiene, Strasse, Luft, Wasser).
Verkehrsträger	Schiene, Strasse, Luft, Wasser, Pipeline.
Verkehrswesen	Gesamtheit aller sozialen, wirtschaftlichen und technischen Institutionen, Einrichtungen oder Prinzipien, die für die Erstellung eines Ortsveränderungsprozesses benötigt werden.
Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen im Landesinneren	<p>Die Verteilung von Waren oder das Erbringen von Dienstleistungen im Landesinneren, ist in erster Linie Sache der verschiedenen Branchen der Privatwirtschaft; auch in Situationen, wie z.B. Ausfall der Stromversorgung, Strommangellagen Cyber-Angriffe, Pandemien, Terroranschläge, Kernkraftwerksunfälle oder Erdbeben.</p> <p>Die Kantone haben dabei eine unterstützende und koordinierende Rolle. Zum einen treffen sie rechtzeitig Vorbereitungen für den Vollzug der ihnen vom Bund übertragenen Aufgaben. So sorgen die Kantone dafür, dass die notwendigen Vorbereitungen für die Sicherstellung einer gleichmässigen und ausreichenden Warenverteilung und Dienstleistungserbringung durch die Privatwirtschaft und die gemeinwirtschaftlichen Unternehmen, wie z.B. die Unternehmen im öffentlichen Verkehr, auf Kantonsgebiet getroffen werden.</p> <p>Zum andern koordinieren die kantonalen Delegierten für wirtschaftliche Landesversorgung zusammen mit den Gemeindestellen für Versorgung die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen auf Kantonsgebiet.</p>
Vorsorge	Aktivität für die Vorbereitung von Massnahmen zur Bewältigung der Folgen nach Ereigniseintritt. Vorausschauend werden Massnahmen getroffen, damit beim Eintreffen eines Ereignisses die Bewältigung auf der Basis von abgestimmten Planungen möglich ist. Risiken von Gefahren und Bedrohungen werden erfasst, analysiert



Begriff, Ausdruck	Erklärung / Umschreibung
	und beurteilt. Zur Problemlösung werden Strategie, Prozesse und Organisation erarbeitet, Massnahmen und Mittel bestimmt. Produkte der Vorsorge können sein: Bewältigungsstrategien und vorsorgliche Planungen (Vorsorgekonzepte, Vorsorgepläne).
Vorsorgliche Planungen	Aktivität zur Begegnung von Gefahren und Bedrohungen. Risiken werden erfasst, analysiert und beurteilt. Zur Problemlösung werden Strategie, Prozesse und Organisation erarbeitet, Massnahmen und Mittel bestimmt. Produkte der vorsorglichen Planung können je nach Ebene z.B. sein: Vorsorgekonzepte, Vorsorgepläne, Notfallpläne.
Wirtschaftliche Landesversorgung (WL)	<p>Die WL stellt die Versorgung der Schweiz auf Landesebene mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen (Heilmittel, Nahrung, Energie, Logistik, Informations- und Kommunikationstechnologie) für den Fall machtpolitischer oder kriegerischer Bedrohungen sowie in schweren Mangellagen sicher, denen die Wirtschaft nicht selbst zu begegnen vermag.</p> <p>Die Verteilung von Waren oder das Erbringen von Dienstleistungen im Landesinneren, ist in erster Linie Sache der verschiedenen Branchen der Privatwirtschaft; auch in Situationen, wie z.B. Ausfall der Stromversorgung, Strommangellagen Cyber-Angriffe, Pandemien, Terroranschläge, Kernkraftwerksunfälle oder Erdbeben.</p> <p>Die Kantone haben dabei eine unterstützende und koordinierende Rolle. Zum einen treffen sie rechtzeitig Vorbereitungen für den Vollzug der ihnen vom Bund übertragenen Aufgaben. So sorgen die Kantone dafür, dass die notwendigen Vorbereitungen für die Sicherstellung einer gleichmässigen und ausreichenden Warenverteilung und Dienstleistungserbringung durch die Privatwirtschaft und die gemeinwirtschaftlichen Unternehmen, wie z.B. die Unternehmen im öffentlichen Verkehr, auf Kantonsgebiet getroffen werden.</p> <p>Zum andern koordinieren die kantonalen Delegierten für wirtschaftliche Landesversorgung zusammen mit den Gemeindestellen für Versorgung die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit lebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen auf Kantonsgebiet.</p>
Zuständige Stellen im Verkehrswesen	Die fachlich bzw. rechtlich zuständigen Stellen im Verkehrswesen von Bund, Kantonen, beauftragten Organisationen, Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen.





## 11 Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
AS	<a href="#">Amtliche Sammlung Bundesrecht</a>
ASTRA	<a href="#">Bundesamt für Strassen.</a>
BABS	<a href="#">Bundesamt für Bevölkerungsschutz</a>
BAV	<a href="#">Bundesamt für Verkehr</a>
BAZL	<a href="#">Bundesamt für Zivilluftfahrt</a>
PBG	<a href="#">Personenbeförderungsgesetz</a> SR 745.1
BWL	<a href="#">Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung</a>
EBG	<a href="#">Eisenbahngesetz</a> SR 742.101
ELD	Elektronische Lagedarstellung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZV	<a href="#">Eidgenössische Zollverwaltung</a>
fedpol	<a href="#">Bundesamt für Polizei</a>
FPV	<a href="#">Fahrplanverordnung</a> SR 745.13
GFO/GFS	Gemeindeführungsorgan/Gemeindeführungsstab
GüTG	<a href="#">Bundesgesetz über den Gütertransport</a> durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen (Gütertransportgesetz, GüTG) SR 742.41
ISB	Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen
KFO/KFS	Kantonales Führungsorgan/Kantonaler Führungsstab
KOVE	<a href="#">Koordination des Verkehrswesens in Hinblick auf Ereignisfälle</a>
LFG	<a href="#">Luftfahrtgesetz</a> SR 748.0
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLZ	Melde- und Lagezentrum
NAZ	<a href="#">Nationale Alarmzentrale</a>
NZV	<a href="#">Eisenbahn-Netzzugangsverordnung</a> (NZV) SR 742.122
NZV-BAV	<a href="#">Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang</a> (NZV-BAV) SR 742.122.4
öV	öffentlicher Verkehr
OZD	Oberzolldirektion der <a href="#">Eidgenössischen Zollverwaltung</a>
OV	Ortsverkehr
PBG	<a href="#">Bundesgesetz über die Personenbeförderung</a> (Personenbeförderungsgesetz, PBG) SR 745.1
RFO	Regionales Führungsorgan
RPV	Öffentlicher regionaler Personenverkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen ( <a href="#">SBB</a> )
SiBe	Sicherheitsbescheinigung nach <a href="#">Artikel 8e EBG</a> SR 742.101
SiGe	Sicherheitsgenehmigung nach <a href="#">Artikel 5, Absatz 4 EBG</a> SR 742.101
SR	<a href="#">Systematische Sammlung des Bundesrechts</a>
UVEK	<a href="#">Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation</a>
VVTA	Verordnung über vorrangige Transporte in Ausnahmesituationen <a href="#">SR 531.40</a>



<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
VFSD	<a href="#">Verordnung über den Flugsicherungsdienst</a> SR 748.132.1
VKOVE	Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle <a href="#">SR 520.16</a>
VMZ-CH	<a href="#">Verkehrsmanagementzentrale Schweiz des ASTRA</a>
WL	<a href="#">Wirtschaftliche Landesversorgung</a>



## 12 Anhang

### 12.1 Liste der vom Leitungsorgan KOVE bezeichneten Gefahren und Bedrohungen

Vom Leitungsorgan bezeichnete Gefahren

Gefahr	Auswirkung
<a href="#">Ausfall Stromversorgung Strommangellage</a>	Ein Ausfall des 50 Hz Versorgungsnetzes (z.B. Ausfall bis zu 24 Stunden) kann bei hoher Abhängigkeit vom elektrischen Strom (z.B. Digitalisierung) weitreichende Auswirkungen auf den Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel sowie auf das Management des Verkehrsablaufs haben. Eine Strommangellage (zyklische Abschaltung des Versorgungsnetzes während Wochen, Monaten) hat vergleichbare Auswirkungen.
<a href="#">Pandemie</a>	Eine Pandemie kann dazu führen, dass wegen fehlendem Personal Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel nur eingeschränkt betrieben werden können und der Verkehrsablauf nicht mehr genügend koordiniert und gesteuert werden kann.
<a href="#">Kernkraftwerksunfall</a>	Ein Kernkraftwerksunfall mit Abgabe von radioaktiven Stoffen in die Umwelt kann beträchtliche Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastrukturen, Verkehrsmittel und das Management des Verkehrsablaufs haben. Radioaktive Stoffe können vom Wind über weite Distanzen verfrachtet werden. Aus diesem Grund sind radioaktive Stoffe in der Umwelt auch ausserhalb der Notfallschutzzonen rund um ein Kernkraftwerk möglich. Auch, wenn keine radioaktiven Stoffe in die Umwelt abgegeben werden, werden bei einem Kernkraftwerksunfall in den Notfallschutzzonen Massnahmen getroffen. Diese haben Auswirkungen auf den Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel und das Management des Verkehrsablaufs.
<a href="#">Erdbeben</a>	Ab einer Magnitude von ca. 4 ist mit Sachschäden an Infrastrukturen zu rechnen. Zudem sind gefährliche Folgeereignisse wie Felssturz, Stein Schlag oder Bodenverflüssigung zu erwarten. Ein Erdbeben kann unmittelbar nach dem Eintreten im Schadensgebiet den Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel verunmöglichen und ausserhalb des Schadensgebiets stark beeinträchtigen. Der Verkehrsablauf kann durch ein Erbeben nachhaltig gestört werden.

Vom Leitungsorgan bezeichnete Bedrohungen

Bedrohung	Auswirkung
<a href="#">Cyber-Angriff</a>	Ein Angriff aus dem Internet auf die computerbasierten Informations- und Kommunikationsinfrastrukturen (Cyber-Angriff) kann den Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsmittel stark beeinträchtigen oder verunmöglichen. Der Verkehrsablauf kann durch einen Cyber-Angriff nachhaltig gestört werden. Informations- und Kommunikationsinfrastrukturen, die nicht mit dem Internet verbunden sind, können, mit vergleichbaren Auswirkungen, bei Datentransfers angegriffen werden.
<a href="#">Terror</a>	Eine vorsätzlich zur Explosion gebrachte Sprengvorrichtung an Schlüsselstellen im Verkehrsnetz kann den Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen



Bedrohung	Auswirkung
	und Verkehrsmittel stark beeinträchtigen oder verunmöglichen. Der Verkehrsablauf kann nachhaltig gestört werden. Vergleichbar mit Terror bezüglich der Auswirkungen sind: <a href="#">Gewalttätige Unruhen</a> , <a href="#">A-Anschlag/Dirty-Bomb</a> , <a href="#">B-Anschlag</a> , <a href="#">C-Anschlag</a> .



## 12.2 Übersicht über die Aufgaben im Bereich Verkehr im Rahmen des Notfall-, Krisen- und Kontinuitätsmanagements (NKK)

WER?	WAS / WANN?		
	Im Hinblick auf Ereignisfälle	Ereignisbewältigung	Zurückführung in den Regelbetrieb
<b>Departement UVEK</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planen und Treffen von vorsorglichen organisatorischen und materiellen Massnahmen im eigenen Bereich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anträge an den Bundesrat (BR) stellen;</li> <li>▪ Umsetzen von Massnahmen, Entscheide BR;</li> <li>▪ Umsetzen von Massnahmen im Rahmen der eigenen Zuständigkeit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzen von Massnahmen, Entscheide BR;</li> <li>▪ Umsetzen von Massnahmen im Rahmen der eigenen Zuständigkeit;</li> <li>▪ Nachbearbeiten, Aufarbeiten des Ereignisses.</li> </ul>
<b>KOVE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bezeichnen von Gefahren und Bedrohungen, die auf die Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrsmittel und den Verkehrsablauf landesweite oder internationale Auswirkungen haben können;</li> <li>▪ Einschätzen der Auswirkungen von bezeichneten Gefahren und Bedrohungen auf die Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrsmittel und den Verkehrsablauf und mitteilen der Einschätzung an die zuständigen Stellen;</li> <li>▪ Mitwirken bei vorsorglichen Planungen und Koordination des Handlungsbedarfs zwischen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln;</li> <li>▪ Austauschen fachspezifischer Informationen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unterstützen des federführenden Departements, Bundesamts, Organs oder Stabs zur Koordination und Abstimmung von Massnahmen im Verkehrswesen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unterstützen des federführenden Departements, Bundesamts, Organs oder Stabs zur Koordination und Abstimmung von Massnahmen im Verkehrswesen;</li> <li>▪ Nachbearbeiten, Aufarbeiten des Ereignisses.</li> </ul>
<b>Bundesämter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausarbeiten von rechtlichen Grundlagen für die Prävention, Vorsorge und Bewältigung;</li> <li>▪ Planen und Treffen von vorsorglichen, organisatorischen und materiellen Massnahmen im eigenen Bereich;</li> <li>▪ Mitwirken beim Aufbauen des Lagebilds Verkehr (Prozesse, Organisation).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzen von Massnahmen, Entscheide Bund;</li> <li>▪ Umsetzen von Massnahmen im Rahmen der eigenen Zuständigkeit;</li> <li>▪ Mitwirken beim Beurteilen der Lage, beim Abschätzen der möglichen Eskalation, der Auswirkungen und beim Aktualisieren des Lagebilds Verkehr;</li> <li>▪ Koordinieren, Abstimmen innerhalb Bund, zwischen Bund und Kantonen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Umsetzen v. Massnahmen, Entscheide Bund;</li> <li>▪ Umsetzen von Massnahmen im Rahmen der eigenen Zuständigkeit;</li> <li>▪ Mitwirken beim Beurteilen der Lage und beim Aktualisieren des Lagebilds Verkehr;</li> <li>▪ Koordinieren, Abstimmen innerhalb Bund, zwischen Bund und Kantonen;</li> <li>▪ Nachbearbeiten, Aufarbeiten des Ereignisses.</li> </ul>
<b>Kantone</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausarbeiten von rechtlichen Grundlagen für die Prävention, Vorsorge und Bewältigung;</li> <li>▪ Planen und Treffen von vorsorglichen, organisatorischen und materiellen Massnahmen im eigenen Bereich;</li> <li>▪ Mitwirken beim Aufbauen des Lagebilds Verkehr (Prozesse, Organisation).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bewältigen des Ereignisses;</li> <li>▪ Mitwirken beim Beurteilen der Lage, beim Abschätzen der möglichen Eskalation, der Auswirkungen und beim Aktualisieren des Lagebilds Verkehr;</li> <li>▪ Koordinieren, Abstimmen zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden, beauftragte Organisationen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einleiten, Umsetzen Normalisierungsphase;</li> <li>▪ Mitwirken beim Beurteilen der Lage und beim Aktualisieren des Lagebilds Verkehr;</li> <li>▪ Koordinieren, Abstimmen zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden, beauftragte Organisationen;</li> <li>▪ Nachbearbeiten, Aufarbeiten des Ereignisses.</li> </ul>
<b>Beauftragte Organisationen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Festlegen Input für Lagebild Verkehr;</li> <li>▪ Erstellen Risikoeinschätzung, NKK-Planungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Leisten Input für Lagebild Verkehr;</li> <li>▪ Umsetzen NKK-Pläne, Massnahmen Bund/Kt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Leisten Input für Lagebild Verkehr;</li> <li>▪ Umsetzen Normalisierungsmassnahmen</li> </ul>