



Bericht der Arbeitsgruppe „Trolleybus“

Teil 1:

Rechtliche Abklärungen von Rechtsanwalt Josef Wehrmüller

Teil 2:

Ökonomische und ökologische Abklärungen von Dr. Pirmin Schwander
Systemvergleich zwischen Trolleybus und Dieselbus

(Im Vorstand ÖVL am 22. März und 19. April 2002 behandelt)

Inhaltsverzeichnis

Einführung	S.	4
------------	----	---

Teil 1: Rechtliche Abklärungen von Rechtsanwalt Josef Wehrmüller

0. Zusammenfassung	S.	7
1. Ausgangslage	S.	8
2. Rechtlicher Ist-Zustand für die vbl AG	S.	8
2.1 Konzessionen und Monopole		
2.2 Konzession des Bundes für Personenbeförderung		
2.3 Benützung des öffentlichen Grundes		
2.4 Transportaufträge		
2.5 Ergebnis	S.	14
3. Rechtsgrundlagen	S.	14
3.1 Kein Regionalverkehr		
3.2 Bundesrecht		
3.3 Kantonales Recht		
3.4 Verbandsrecht		
3.5 Ergebnis	S.	17
4. Zur Trolleybus-Konzession und deren Widerruf	S.	18
4.1 Regelung im Trolleybus-Gesetz		
4.2 Bedeutung		
4.3 Widerruf gemäss Eisenbahngesetz und Personenbeförderungsgesetz		
4.4 Widerruf gemäss Trolleybus-Gesetz		
4.5 Haltung des Bundesamtes für Verkehr		
4.6 Dauer der Konzession als wohlerworbenes Recht		
4.6 Ergebnis	S.	22
5. Zur Ausschreibung von Transportleistungen gemäss § 10 Abs. 3 öVG	S.	22
5.1 Ausgangslage und		
5.2 Transportvertrag		
5.3 Keine Ausschreibungspflicht im Gesetzesentwurf		
5.4 Behandlung im Grossen Rat		
5.5 Auslegung von § 10 Abs. 3 öVG		
5.6 Ergebnis	S.	25
6. Zum Widerruf von Sondernutzungskonzessionen des Kantons und der Gemeinden	S.	26
6.1 Kantonales Recht		
6.2 Kommunales Recht		
6.3 Ergebnis	S.	26

7.	Eigentum an Bauten und Anlagen	S.	26
7.1	Gesetzliche Regelung		
7.2	Ergebnis	S.	27

Beilage 1: Übersicht über die Dauer von Konzessionen und Transportaufträgen

Beilage 2: Gesetzliche Grundlagen und ihre Abkürzungen

Beilage 3: Schreiben Zweckverband ÖVL / BAV vom 1. Februar 2002

Beilage 4: Schreiben BAV / Zweckverband ÖVL vom 6. März 2002

Teil 2: Ökonomische und ökologische Abklärungen von Dr. Pirmin Schwander Systemvergleich zwischen Trolleybus und Dieselbus

0.	Zusammenfassung	S.	35
1.	Kostenvergleich	S.	36
	a) Überblick		
	b) Annahmen		
	c) Kommentar zu einzelnen Kosten im Anhang		
	d) Einmalige Kosten bei Systemwechsel		
2.	Ökologische Aspekte	S.	38
	a) Beurteilungskriterien		
	b) Emissionswerte auf lokaler Ebene		
	c) Lärmemissionen		
3.	Volkswirtschaftliche Aspekte	S.	40
Beilage:	Kostenvergleich zwischen Trolleybus und Dieselbus	S.	41

Einführung

Die Frage, ob der Trolleybus als Transportmittel im öffentlichen Agglomerationsverkehr noch sinnvoll ist, wird, vor allem aus Kostengründen, immer wieder aufgeworfen. Ebenfalls die Frage, ob die ökologischen Vorteile des Trolleybusses wirklich so gross sind, dass man dessen Mehrkosten gegenüber einem Dieselbus rechtfertigen könnte. Im Wesentlichen sind es fünf Faktoren, welche die Zukunft des Trolleybusses beeinflussen:

1. Konzessionsrechtliche Aspekte
2. Kostenfaktoren
3. Ökologische Faktoren
4. Verhalten des Bestellers (ÖVL) / gesetzliche Ausschreibungspflicht Kanton Luzern
5. Technologische Entwicklungen

Der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr (ÖVL) hat sich wegen der unterschiedlichen Kosten zwischen den beiden Traktionsarten Trolleybus und Dieselbus strategische Gedanken zu machen, in welche Richtung er das ÖVL-Liniennetz verändern will. Zur Debatte stehen in Luzern folgende Optionen: Entweder die Beibehaltung der heutigen Trolley- und Dieselbuslinien oder ein vermehrter Ausbau von Dieselbuslinien zu Lasten bestehender Trolleybuslinien.

Die Verkehrsbetriebe Luzern AG (VBL) stehen vor einer Ersatzbeschaffung von entweder 9 Gelenkautobussen, 8 Gelenktrolleybussen und 4 Anhängewagen oder 17 Gelenkautobussen und 4 Anhängewagen.

Die erste Variante ist von den Beschaffungskosten her teurer und aus Sicht der VBL als Transportunternehmung nur möglich, wenn sich der ÖVL bis 2016 (Ablauf der Trolleybuskonzession) zum Trolleybusbetrieb bekennt.

Der Vorstand ÖVL setzte daraufhin eine Arbeitsgruppe ein, welche die rechtlichen, ökonomischen und ökologischen Fragen klären sollte. Im Vordergrund standen folgende Fragen:

- Welches sind die Kosten des heutigen Trolleybussystems im Vergleich zum Dieselbussystem?
- Muss bzw. kann das Trolleybussystem im Hinblick auf die Ausschreibungen des ÖVL auf 2006 trotz bestehender Konzessionen bereits ausgeschrieben werden?
- Welchen Stellenwert hat die Konzession?

Mitglieder der Arbeitsgruppe

Pia Maria Brugger, Geschäftsführerin ÖVL, Leitung

Dr. Pirmin Schwander, Finanzexperte

Josef Wehrmüller, Rechtsanwalt

Marcel Arnet, Leiter Finanzen ÖVL

Norbert Schmassmann, Direktor Verkehrsbetriebe Luzern AG (beratend)

Im Berichtsteil 2 sind die Ergebnisse der Studie aus Winterthur aus dem Jahr 1995 „Systemvergleich zwischen Trolleybus, Dieselbus und Erdgasbus“ berücksichtigt worden.

Situation in anderen Schweizer Städten

Lugano: In Lugano wurde der Trolleybusbetrieb eingestellt. Der Grund dafür liegt darin, dass dort im Gegensatz zu allen übrigen schweizerischen und auch ausländischen Verkehrsunternehmungen eine Netzspannung von 1000 Volt bestand. Die Norm liegt bei 600 Volt. Dieser Umstand führte in Lugano dazu, dass beim Betrieb und im Unterhalt immer wieder Speziallösungen mit entsprechend höheren Kostenfolgen notwendig waren. Die Einstellung des Trolleybusbetriebs lag deshalb aus Kosten-Nutzen-Überlegungen auf der Hand.

Basel: Die Basler Verkehrsbetriebe haben sich bei der Beschaffung ihrer letzten Busserien intensiv mit der Frage Gas- oder Dieselbus befasst, wobei die Schlussfolgerungen ganz eindeutig diejenige war, dass der Dieselbus dem Gasbus wirtschaftlich deutlich überlegen ist. Im Jahr 2000 hat Basel eine Trolleybuslinie auf Dieselbetrieb umgestellt. Hier war allerdings nicht primär der Ersatz der Technologie das Kriterium, sondern die Tatsache, dass aus einer bisherigen Trolleybuslinie und einer bisherigen Autobuslinie eine neue Durchmesserlinie geschaffen wurde. Die Umstellung des Autobusteils auf Trolleybus kam wegen der Probleme der Verlegung einer Fahrleitung in sensiblen Altstadträumen und den zu erwartenden Einsparungen, Verzögerungen und damit letztlich Kosten nicht in Frage.

Zürich: In Zürich ist zurzeit aus politischen Gründen keine Diskussion über den Abbau von Trolleybuslinien im Gange.

Technologische Entwicklung

Bei der Produktion von Trolleybussen hat sich zurzeit innerhalb der Industrie ein Konzentrationsprozess ergeben, so dass heute lediglich drei Firmen den europäischen Markt untereinander aufteilen. Es sind dies Kiepe, Alstom und Siemens. Letztere Firma agiert dabei jedoch lediglich als Zulieferantin.

Im Bereich der Brennstoffzellentechnik (schadstofffreier Brennstoffmotor, der mit Wasserstoff funktioniert und als Abgas nur noch Wasserdampf ausstösst) ist einiges in Entwicklung. Ob in den nächsten Jahren die Brennstoffzellentechnik den Durchbruch schaffen wird, ist offen, jedoch nicht unwahrscheinlich.

Bei der Betrachtung der umweltrelevanten Faktoren wird im Zusammenhang mit dem Dieselbus immer wieder auf den CRT-Filter verwiesen. Die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) kommen in ihrer Analyse zum Schluss, dass ein Dieselbus mit CRT-Filter ausgerüstet nur unbedeutend schlechter als ein Gasbus ist. Die BVB hat deshalb bei ihrer Flottenerneuerung konsequent auf Diesel mit CRT gesetzt.

Haltung betroffene ÖVL-Gemeinden

Auf dem ÖVL-Gebiet werden von den geleisteten Trolleybus-Kilometern 75 % in der Stadt Luzern gefahren, 13,8 % in Kriens, 5,7 % in Emmen, 5,1 % in Littau und nur 0,4 % auf Horwer Gebiet. Für die ÖVL-Strategie ist die Haltung der betroffenen Trolleybus-Gemeinden massgebend, da diese ihre Leistungen beim ÖVL bestellen und ihre Anforderungen auch definieren können.

Die Stadt Luzern hat angekündigt, dass eine stadtinterne Arbeitsgruppe unter Federführung des Tiefbauamtes zu Händen des Stadtrates eine Meinungsbildung vorbereitet. Dabei wird der vorliegende Bericht eine grundlegende Rolle spielen. Der Stadtrat wird sich in seinem Sommerseminar mit der Thematik auseinandersetzen und plant, ein Positionspapier zu verabschieden.

Empfehlungen der ÖVL-Geschäftsstelle

Aufgrund der Ausgangslage empfiehlt die Geschäftsstelle folgendes weiteres Vorgehen:

1. Die erarbeiteten Grundlagen in diesem Bericht werden den „Trolleybus-Gemeinden“ zur Verfügung gestellt. Die Gemeinden werden eingeladen, zu den erarbeiteten Erkenntnissen Stellung zu nehmen.
2. Der Vorstand ÖVL behandelt die eingegangenen Stellungnahmen an seiner Sitzung vom 30. August 2002 und verabschiedet seine Bestellerstrategie für den Bereich Trolleybus.
3. Medien und Öffentlichkeit werden Anfang September über die ÖVL-Bestellerstrategie informiert.
4. Die Verkehrsbetriebe Luzern AG fällen ihren Anschaffungsentscheid nach Verabschiedung der Bestellerstrategie im Herbst 2002.

Teil 1:

Rechtliche Abklärungen von Rechtsanwalt Josef Wehrmüller

0. Zusammenfassung

Konzession: Die bis zum Jahr 2016 dauernde Konzession des Bundes gibt der vbl AG eine relativ starke Stellung. Die Konzession wurde im Jahre 2000 von den damaligen VBL auf die vbl AG übertragen. Dabei wurde die Dauer (in der Regel zehn Jahre) wegen der längeren Amortisationsdauer der Betriebsmittel nicht verkürzt. Mit der Konzession hat die vbl AG nicht nur die Pflicht, sondern auch das Recht auf den Betrieb der Trolleybuslinien. Das ist als wohlerworbenes Recht zu bezeichnen.

Seit der Reform 1998 im öffentlichen Verkehr kann zwar eine Konzession in der Regel erleichtert widerrufen werden, zum Beispiel aus Gründen der wirtschaftlichen Befriedigung der Transportbedürfnisse. Für Trolleybusse jedoch gilt die Spezialregelung im Trolleybus-Gesetz, das im Zuge der Reformen nicht geändert worden ist. Hier kann eine Konzession nur bei schwerer oder wiederholter Zuwiderhandlung aufgehoben werden. Im gegenseitigen Einvernehmen sind Änderungen oder Aufhebungen selbstverständlich durchaus möglich.

Ausschreibung: Gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr aus dem Jahre 1996 sind Transportleistungen, die nicht nur von einer Transportunternehmung erbracht werden können, mindestens alle zehn Jahre zur freien Konkurrenz auszuschreiben. Mit der Einschränkung der Ausschreibungspflicht waren später ablaufende Konzessionen des Bundes angesprochen. Mit der Reform auf Bundesebene können nun Konzessionen in der Regel erleichtert widerrufen werden, nicht aber Trolleybus-Konzessionen wie diejenige der vbl AG, die erst 2016 abläuft. Die entsprechenden Trolleybus-Transportleistungen sind nicht zwingend innert zehn Jahren auszuschreiben.

Das Bundesamt für Verkehr legt in seiner Stellungnahme vom 6. März 2002 nahe, eine Ausschreibung der Trolleybuslinien frühestens auf Konzessionsablauf ins Auge zu fassen.

Transportauftrag: Gemäss seinen Statuten hat der Zweckverband der vbl AG auch den Transportauftrag für die Trolleybuslinien bis Ende 2005 erteilt, allerdings mit der Pflicht, effiziente Transport- und Dienstleistungen zu erbringen. Aufgrund der Trolleybus-Konzession hat die vbl AG Anspruch darauf, dass ihr dieser Transportauftrag bis 2016 weiterhin erteilt wird.

Benützung des öffentlichen Grundes: Die vbl AG verfügt in den meisten Fällen vertraglich, im übrigen stillschweigend über das Recht zur Benützung des öffentlichen Grundes, insbesondere für die elektrischen Leitungen.

1. Ausgangslage

Im Verbandsgebiet des Zweckverbandes für den öffentlichen Agglomerationsverkehr (öVL) betreibt die vbl AG das Trolleybusnetz. Zur Diskussion steht, ob allenfalls Trolleybusse durch Dieselbusse ersetzt werden sollen. Ist das rechtlich ohne weiteres möglich? Welche Faktoren rechtlicher Art sind zu beachten?

2. Rechtlicher Ist-Zustand für die vbl AG

Mit verschiedenen Entscheiden und Verträgen wurde ermöglicht, dass die vbl AG den heutigen Trolleybusbetrieb führen kann. Im Hinblick auf eine eventuelle Umstellung auf Dieselbusse ist die Rechtsposition in folgenden Sachbereichen darzustellen:

- Konzession
- Benützung des öffentlichen Grundes
- Transportunternehmung (Ersteller)

2.1 Konzessionen und Monopole

Nachfolgend ist von verschiedenen Konzessionen des Bundes, des Kantons und der Gemeinden die Rede. Zum besseren Verständnis soll deshalb vorab die Konzession im allgemeinen dargestellt werden¹.

Konzessionen haben Tätigkeiten zum Gegenstand, die nach der rechtlichen Grundordnung zunächst dem Gemeinwesen vorbehalten sind. Dieser Vorbehalt ist zugleich Ausdruck eines staatlichen Monopols. Soll das Recht zur Ausübung einer monopolisierten Tätigkeit übertragen werden, so geschieht das in der Rechtsform der Konzession.

Ein staatliches Monopol bedeutet das Recht des Gemeinwesens, eine bestimmte wirtschaftliche Tätigkeit unter Ausschluss aller anderen Personen auszuüben. Durch die Monopolisierung wird die betreffende Tätigkeit dem Schutzbereich der Wirtschaftsfreiheit entzogen. Es wird zwischen folgenden Arten von Monopolen unterschieden:

- Rechtliche Monopole beruhen auf einem Rechtssatz (Verfassung und/oder Gesetz). Ein solches (unmittelbares) rechtliches Monopol ist die Personenbeförderung. Diese Tätigkeit ist den Privaten durch das Recht direkt untersagt und dem Staat vorbehalten (Art. 92 BV).
- Faktische Monopole finden ihre Grundlage in tatsächlichen Gegebenheiten, insbesondere in der Sachherrschaft des Gemeinwesens über die öffentlichen Sachen, z.B. über die öffentlichen Strassen. Diese schliesst die Privaten faktisch von der Möglichkeit aus, dort Leitungen zur Verteilung von Elektrizität, Gas oder Wasser zu verlegen.

Konzession bedeutet nun die Verleihung des Rechts zur Ausübung einer wirtschaftlichen Tätigkeit, die grundsätzlich einem staatlichen Monopol unterliegt. Je nach der Art des zugrundeliegenden Monopols liegt entweder eine Monopolkonzession oder eine Sondernutzungskonzession vor:

¹ nach TSCHANNEN/ZIMMERLI/KIENER, Allgemeines Verwaltungsrecht, Bern 2000, S. 299 ff.

- Ist die Grundlage ein rechtliches Monopol, so wird eine Monopolkonzession erteilt. Der Sonderfall einer Monopolkonzession ist die Konzession des öffentlichen Dienstes. Anders als die reine Monopolkonzession verschafft sie den Berechtigten nicht nur das Recht auf Ausübung einer bestimmten wirtschaftlichen Tätigkeit. Weil die konzessionierte Tätigkeit im öffentlichen Interesse liegt und einen Service public zum Gegenstand hat, gehen mit der Konzessionierung regelmässig auch besondere Pflichten einher. Diese Bau-, Beförderungs-, Fahrplan-, Tarif-, Sicherheits- oder Programmpflichten lassen sich unter den Begriff der Betriebspflicht zusammenfassen; den Konzessionären obliegt damit die Sorge für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Dienstes. - Bei der nachfolgend in Ziff. 2.2 dargestellten Konzession des Bundes vom 8. Dezember 1986 handelt es sich um eine solche Konzession des öffentlichen Dienstes.
- Ist die Grundlage ein faktisches Monopol, so wird eine Sondernutzungskonzession erteilt. Diese vermittelt das Recht zur ausschliesslichen, nicht bestimmungsgemässen Nutzung einer öffentlichen Sache bzw. eines Teils² der öffentlichen Sache.

Bei den nachfolgend in Ziff. 2.3 dargestellten Bewilligungen des Kantons und der Gemeinden für die Benützung des öffentlichen Grundes handelt es sich um solche Sondernutzungskonzessionen (vgl. Ausführungen in Ziff. 2.3 lit. d nachfolgend).

2.2 Konzession des Bundes für Personenbeförderung

a) Konzession vom 8. Dezember 1986

Am 8. Dezember 1986 erteilte das damalige Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement den damaligen Verkehrsbetrieben der Stadt Luzern die Konzession für die regelmässige gewerbsmässige Beförderung von Personen und Sachen mit Trolleybussen. Die Konzession wurde mit Wirkung ab 1. Januar 1987 für die Dauer von 30 Jahren, d.h. bis zum 31. Dezember 2016, erteilt (Art. 3). Aus der Konzession ist folgendes hervorzuheben:

- Art. 1 Gesetzgebung: Die Bundesgesetze sowie alle übrigen Vorschriften, die sich auf die Beförderung von Personen mit Trolleybussen beziehen oder auf diese anwendbar erklärt werden, sind zu beachten.
- Art. 2 Linien: Die Konzession gilt für die (damaligen) Linien 1, 2, 4/5, 6, 7 und 8.
- Art. 8 Beanspruchung der öffentlichen Strassen: Für die Beanspruchung der öffentlichen Strassen durch die elektrischen Anlagen ist die Bewilligung vom 31. Oktober 1986 des Baudepartementes des Kantons Luzern massgebend.
- Art. 10 Betriebs- und Beförderungspflicht: Die Konzessionärin ist verpflichtet, alle im genehmigten Fahrplan vorgesehenen Fahrten auszuführen.
- Art. 16 Übertragung: Auf Gesuch der Konzessionsinhaberin kann die Konzession auf einen Dritten über-

² HÄFELIN/MÜLLER, Grundriss des Allgemeinen Verwaltungsrechts, Zürich 1998, Rz. 1888

tragen werden. Sollen nur einzelne durch Gesetz, Verordnung oder Konzession begründete Rechte und Pflichten übertragen werden, so bedürfen die darüber abgeschlossenen Vereinbarungen, um gültig zu sein, der Genehmigung des Bundesamtes für Verkehr. Die Konzessionsinhaberin haftet weiterhin für die Erfüllung der durch Gesetz, Verordnung und Konzession begründeten Pflichten.

- Art. 17 Entfernung der Anlagen: Erlischt die Konzession oder wird sie aufgehoben, so ist die Konzessionsinhaberin verpflichtet, die elektrischen Anlagen auf eigene Kosten zu entfernen. Kommt sie dieser Auflage nicht nach, so sind die zuständigen Behörden des Kantons oder der Gemeinde befugt, die Entfernung der Anlagen auf Kosten der Konzessionärin durchführen zu lassen.
- Art. 18 Einsatz von Autobussen: Die Konzessionärin ist ermächtigt, für betrieblich bedingte Ersatz- oder Ergänzungskurse von der Aufsichtsbehörde zugelassene Autobusse einzusetzen.

b) Änderungen der Konzession

Das Bundesamt für Verkehr dehnte die Konzession mit Schreiben vom 26. Juni 1990 aus, wie sich aus der nachfolgend erwähnten Verfügung ergibt. Diese Ausdehnung betraf wohl die Verlängerung der Linie 1 nach Obernau/Kriens und die Verlängerung der Linie 2 nach Sprengli/Emmen.

Mit Verfügung vom 20. Dezember 2000 übertrug das Bundesamt für Verkehr die bis 31. Dezember 2016 gültige Konzession auf die vbl AG. In den Erwägungen wird ausgeführt: „Die Konzession wird in der Regel für zehn Jahre erteilt. Bei längerer Amortisationsdauer der Betriebsmittel kann die Dauer entsprechend angepasst werden. Vor diesem Hintergrund ändert das BAV die Geltungsdauer der zu übertragenden Konzession nicht. Das heisst, dass die Konzession Nr. 5523 bis 31. Dezember 2016 gültig bleibt.“

c) Konzession des öffentlichen Dienstes

Diese Konzession basiert auf dem Recht des Bundes zur Personenbeförderung, einem rechtlichen Monopol. Demzufolge handelt es sich um eine Monopolkonzession und im besonderen um eine Konzession des öffentlichen Dienstes, weil der vbl AG eine Betriebs- und Beförderungspflicht obliegt.

2.3 Benützung des öffentlichen Grundes

a) Kanton Luzern

Aus Art. 8 der Konzession vom 8. Dezember 1986 ergibt sich, dass das Baudepartement des Kantons Luzern am 31. Oktober 1986 eine Bewilligung für die Beanspruchung der öffentlichen Strassen durch die elektrischen Anlagen erteilt hat. Gemäss Art. 4 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Trolleybusunternehmen vom 29. März 1950³ konnte die Konzession nur bei Vorliegen dieser Bewilligung erteilt werden.

Die Bewilligung des Baudepartementes konnte bis jetzt noch nicht beschafft werden. Es wird davon

³ Trolleybus-Gesetz, TBG; SR 744.21

ausgegangen, dass diese Bewilligung für die Dauer der Konzession, d.h. bis zum 31. Dezember 2016 erteilt worden ist.

b) Stadt Luzern

Mit Beschluss Nr. 248 vom 7. März 2001 erteilte der Stadtrat von Luzern der vbl AG die Konzession, den öffentlichen Grund für das bestehende Fahrleitungsnetz, die bestehenden Billettautomaten und die bestehenden Fahrgastinformations-Stelen dauernd zu benützen. Das erwähnte Fahrleitungsnetz besteht insbesondere aus Fahrleitungsmasten, Fahrleitungen, Fundamenten, Zuleitungen und Verankerungen in Häuserfassaden.

Die Konzession wurde mit Wirkung ab 1. Januar 2001 für 30 Jahre erteilt, somit bis Ende 2030. Betreffend Auflösung oder Übertragung der Konzession gilt folgendes (Ziff. 11 des Beschlusses): „Die Auflösung der VBL AG oder der Verkauf der VBL AG, die Fusion mit einer anderen Gesellschaft bzw. die Übertragung der Betriebsinfrastruktur auf eine andere Unternehmung oder Trägerschaft führen zur vorzeitigen Auflösung der Konzession. Auf das Ende der Konzessionsdauer sind die unter Vorbehalt einer Neuerteilung und unter Vorbehalt einer anderslautenden Vereinbarung mit der Stadt die konzessionierten Anlagen und Einrichtungen auf Kosten der VBL AG zu entfernen. Im Falle der Fusion der VBL AG bzw. der Übertragung der Betriebsinfrastruktur auf eine andere Unternehmung oder Trägerschaft mit einer anderen Gesellschaft wird die Übertragung der Konzession auf die neue Gesellschaft in Aussicht gestellt, sofern sie den öffentlichen Grund für die gleichen Zwecke wie bis anhin verwendet.“

c) Gemeinden Emmen, Littau, Kriens und Horw

In etwa analoge Konzessionen wie der Stadtrat von Luzern erteilten auch die Gemeinderäte von Littau (25. April 2001), Kriens (9. Mai 2001) und Horw (31. Mai 2001). Vor allem bezüglich der Dauer der Konzession sind jedoch Unterschiede festzustellen:

Littau: bis 31. Dezember 2010
Kriens: bis 31. Dezember 2016
Horw: bis 31. Dezember 2030

Von Seiten der Gemeinde Emmen liegt bis heute, offenbar aus Versehen, noch keine förmliche Konzession vor.

d) Sondernutzungskonzessionen

Die Bewilligungen des Kantons und der Gemeinden basieren auf ihrer Sachherrschaft über den öffentlichen Grund, einem faktischen Monopol. Es fragt sich, ob die Bewilligungen demzufolge Sondernutzungskonzessionen sind.

Das alte Strassengesetz vom 15. September 1964, das zur Zeit der Bewilligung des Baudepartementes am 31. Oktober 1986 galt, unterschied bei der Benützung der Strassen bloss zwischen Gemeingebrauch und Sondergebrauch; bei letzterem war eine „Erlaubnis“ der Strassenbaubehörde einzuholen⁴. Der Sondergebrauch kann aber verschieden intensiv sein. Handelt es sich bloss um gesteigerten Gemeingebrauch, so reicht eine Bewilligung der Behörde aus; liegt eine Sondernutzung vor, so ist hierfür eine Konzession erfor-

⁴ § 19 alt Strassengesetz vom 15. September 1964

derlich⁵.

Das heute geltende Strassengesetz (StrG)⁶ hat eine Klärung gebracht. Man wollte klar zwischen gesteigertem Gemeingebrauch und Sondernutzung unterscheiden, weil insbesondere die Voraussetzungen für die Erteilung und den Entzug der Bewilligungen voneinander abweichen⁷. Gemäss § 22 StrG liegt gesteigerter Gemeingebrauch vor allem bei bloss vorübergehender Inanspruchnahme vor, wofür eine Bewilligung einzuholen ist. Sondergebrauch dagegen liegt gemäss § 23 StrG insbesondere bei ständigen Bauten und Anlagen auf, über, unter oder in der Strasse vor; hierfür ist eine Konzession zu erteilen, die zeitlich zu befristen und mit den notwendigen Auflagen und Bedingungen zu versehen ist. In der Botschaft wurden als Beispiele Geleise und Leitungen erwähnt.⁸ Dazu zählt auch das Fahrleitungsnetz der Trolleybuslinien.

Damit ist klar, dass nicht nur die Bewilligungen der Stadt Luzern sowie der Gemeinden Littau, Kriens und Horw, sondern auch die Bewilligung des Kantons Luzern Sondernutzungskonzessionen sind.

2.4 Transportaufträge

a) ÖVL

Gestützt auf Art. 31 und 32 Abs. 1 der Statuten des öVL bestellt der Zweckverband das Leistungsangebot der Trolleybuslinien bis zum Fahrplanwechsel 2005 bei der heutigen vbl AG.

b) Gemeinden Emmen und Kriens

Die Stadt Luzern (VBL) hat am 29. November 1989 mit der Gemeinde Kriens und am 6. Dezember 1989 mit der Gemeinde Emmen je einen Vertrag über den Bau einer Trolleybusfahrleitung und den Betrieb einer Trolleybuslinie ins Gebiet Obernau bzw. ins Gebiet Sprengi abgeschlossen. Dabei hat sich die VBL verpflichtet, während der Vertragsdauer die Strecken als Trolleybuslinien zu betreiben (Betriebsverpflichtung je in Ziff. II/2). Die Verträge dauern je bis zum 31. Dezember 2010 und verlängern sich jeweils um drei Jahre, wenn sie nicht ein Jahr vor Ablauf gekündigt werden.

In Ziff. V/2 wurde in beiden Verträgen gleichlautend festgehalten: „Bei einer Auflösung des Vertrages vor Ablauf der ab 1991 verbleibenden Abschreibungsdauer von 30 Jahren für die Fahrleitung samt Aufhängung und von 50 Jahren für die Masten, hat die Gemeinde die noch nicht amortisierten restlichen Erstellungskosten samt aufgelaufenem Zins abzugelten.“

Gemäss Ziff. IV der Verträge sind die Vertragsparteien berechtigt, die Gesamtheit ihrer Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag auf einen Dritten zu übertragen, sofern die Zustimmung des anderen Partners vorliegt; diese darf nur verweigert werden, wenn der Dritte nicht Gewähr für die Erfüllung des Vertrages bietet.

Beide Verträge sind im Zusammenhang mit der Gründung des öVL nicht formell aufgehoben oder abgelöst worden.

⁵ JAAG, Gemeingebrauch und Sondernutzung öffentlicher Sache, in: Zentralblatt 1992 S. 155

⁶ Strassengesetz vom 21. März 1995; SRL Nr. 755

⁷ Botschaft des Regierungsrates, in: Verhandlungen Grosser Rat 1994 S. 593

⁸ Verhandlungen Grosser Rat 1994 S. 594; vgl. dazu auch JAAG, aaO. S. 155

Die Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern (VBL) sind per 1. Januar 2001 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden. Damit entstand eine neue Rechtspersönlichkeit privaten Rechts. Die vbl AG hat die Rechtsnachfolge angetreten. Dies ist von den Gemeinden Emmen und Kriens, bezogen auf die beiden Verträge, stillschweigend akzeptiert worden.

In beiden Verträgen haben sich die damalige VBL verpflichtet, die Streckenverlängerung der beiden Linien bis Ende 2010 als Trolleybuslinie zu betreiben. Wenn das im Vertrag selber auch nicht wörtlich festgehalten ist, so haben die Parteien damit sinngemäss auch einen Transportvertrag abgeschlossen. Dies wird durch den Titel des Vertrages bestätigt: Vertrag über den Bau einer Trolleybusfahrlleitung und den Betrieb einer Trolleybuslinie ins Gebiet Sprengi bzw. Obernau (Unterstreichung durch den Unterzeichneten). Die Gemeinden Emmen und Kriens haben damit einen Transportauftrag erteilt. Und ihr Vertragspartner ist verpflichtet, aber auch berechtigt, die Trolleybusstrecke zu betreiben.

Nun fragt es sich, ob mit der Gründung des öVL beide Verträge als aufgehoben gelten können, oder ob wenigstens die Vertragsdauer verkürzt worden ist. In Art. 31 der Statuten wird ausgeführt, dass mit der Gründung des Verbandes die bestehenden Linien mit den bestehenden Angeboten weitergeführt werden. Dabei werden die Trolleybuslinien 1-8 aufgeführt. Der nächstfolgende Art. 32 steht unter dem Titel „Vergabeverfahren“. Gemäss dessen Abs. 1 bestellt der Zweckverband bis zum Fahrplanwechsel Ende 2005 das Leistungsangebot gemäss Art. 31 bei den heutigen Transportunternehmen. Ursprünglich war der Fahrplanwechsel 2003 als Ende der Frist bezeichnet; mit Statutenänderung vom 25. Februar 2000 ist dann die heute geltende Frist festgelegt worden.

Ist nun der Umkehrschluss richtig, dass demzufolge der öVL ab Fahrplanwechsel Ende 2005 völlig frei ist, bei wem er Transportleistungen in welcher Art bestellt? Dies mit der Begründung, dass die Stadt Luzern, damals noch Eigentümerin der VBL, den Statuten selber zugestimmt hat.

Ich neige dazu, dass dieser Umkehrschluss nicht richtig ist. Art. 31 und 32 der Statuten sind Übergangsbestimmungen (vgl. auch den entsprechenden V. Titel). Sie betreffen sämtliche Linien und gelten für den Zeitraum vom 1. Januar 1998 (vgl. Art. 33 Abs. 2) bis zum Fahrplanwechsel Ende 2005. Dieses „Einfrieren“ eines Ist-Zustandes hat nicht zur Folge, dass damit Rechte oder Pflichten verloren gehen. Diese dauern vielmehr fort, soweit sie nicht aus anderen Gründen vorher untergegangen sind, sie es wegen Zeitablaufs oder sei es wegen übergeordneten Rechts.

Für die Gemeinden Emmen und Kriens heisst das, dass sie weiterhin an die Verträge aus dem Jahre 1989 gebunden sind. Soweit es in ihrem Einflussbereich steht, haben sie sich vertragsgemäss zu verhalten. Bezogen auf die Bestellung von Transportleistungen heisst das folgendes: In der Zwischenzeit schliessen zwar nicht mehr die einzelnen Gemeinden Transportverträge ab, sondern der öVL (Art. 3 Abs. 3 Statuten); jedoch haben sich die Gemeinden Emmen und Kriens bei der Bestellung des Leistungsauftrages (Art. 3 Abs. 4 Statuten) bis Ende 2010 vertragsgemäss zu verhalten. Machen sie das nicht, dann tragen sie einen allfälligen, der vbl AG entstehenden Schaden, soweit dieser auf das Verhalten der beiden Gemeinden zurückzuführen ist.

2.5 Ergebnis

- Die vbl AG verfügt über eine bis Ende 2016 dauernde Konzession des Bundes für die regelmässige gewerbemässige Beförderung von Personen und Sachen mit Trolleybussen. Es handelt sich hier um eine Konzession des öffentlichen Dienstes. Die vbl AG hat nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht für den Betrieb der Trolleybuslinien. Bei der vor kurzem, im Jahre 2000 erfolgten Übertragung der Konzession von der Stadt Luzern auf die vbl AG wurde die Konzessionsdauer (in der Regel 10 Jahre) nicht verkürzt; dies wegen der längeren Amortisationsdauer der Betriebsmittel.
- Die vbl AG verfügt über Bewilligungen von Kanton und Gemeinden (Emmen stillschweigend), um den öffentlichen Grund vor allem für das Fahrleitungsnetz in Anspruch nehmen zu können. Es handelt sich hier um Sondernutzungskonzessionen. Interessant ist, dass die Konzessionsdauer verschieden geregelt ist (vgl. Beilage 1; Littau bis 2010; Kanton und Kriens bis zum Ende der Konzession des Bundes, also 2016; Stadt Luzern und Horw sogar bis 2030).
- Aufgrund der Übergangsbestimmungen der Statuten hat der öVL den vbl AG den Transportauftrag auf den Trolleybuslinien bis Ende 2005 erteilt. - Eine Sondersituation ergibt sich bei den Gemeinden Emmen und Kriens aufgrund ihrer Verträge aus dem Jahre 1989 betreffend die Verlängerungen der Trolleybuslinien 1 nach Obernau und 2 nach Sprengli. Gemäss diesen Verträgen ist die vbl AG verpflichtet, aber auch berechtigt, die Verlängerungen bis Ende 2010 zu betreiben. Die Verträge sind mit der Gründung des öVL für Emmen und Kriens nur soweit hinfällig geworden, als sie Kompetenzen an den öVL abgetreten haben, z.B. betreffend den Abschluss von Transportaufträgen. Im übrigen aber haben sich Emmen und Kriens an den Vertrag zu halten. Das heisst, dass sie sich bei der Bestellung an den öVL bis 2010 vertragsgetreu zu verhalten haben.

3. Rechtsgrundlagen

3.1 Kein Regionalverkehr

Die Trolleybuslinien der vbl AG sind nicht Linien des Regionalverkehrs, sondern solche des Ortsverkehrs (gemäss Bundesgesetzgebung) bzw. des Agglomerationsverkehrs (gemäss kantonaler Gesetzgebung). Das hat folgende Konsequenzen:

- Auf Bundesebene: Die Trolleybuslinien gehören nicht zum abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr. Damit fallen sie auch nicht unter die Abgeltungsverordnung vom 18. Dezember 1995 (ADFV)⁹. Von der Verordnung des EVED über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen vom 18. Dezember 1995 (REVO)¹⁰ sind nur die allgemeinen Bestimmungen anzuwenden¹¹.
- Auf kantonaler Ebene: Die Trolleybuslinien fallen unter den öffentlichen Agglomerationsverkehr.

⁹ SR 742.101.1

¹⁰ SR 742.221

¹¹ Art. 1 Abs. 1 it. b REVO

3.2 Bundesrecht

a) Trolleybus-Gesetz (TBG)

Soweit Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs Trolleybusfahrzeuge verwenden, unterstehen sie dem Trolleybus-Gesetz¹². Dieses enthält Bestimmungen über

- die Konzession,
- die Aufsicht,
- den Bau und Betrieb,
- die Haftpflicht und Versicherung.

Gestützt auf das TBG sind zwei Verordnungen erlassen worden, nämlich

- im Bereich Konzession die Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK) vom 25. November 1998¹³;
- in den übrigen Bereichen die Trolleybus-Verordnung (TBV) vom 6. Juli 1951¹⁴.

Auf die Konzession wird unten näher eingegangen. Bezüglich Bau ist auf folgendes hinzuweisen:

- Trolleybusanlagen sind Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend einer Trolleybuslinie dienen. Die Erstellung oder Änderung einer Trolleybusanlage bedarf der Plangenehmigung der Aufsichtsbehörde, das heisst des Bundesamtes für Verkehr¹⁵. Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich sinngemäss nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG)¹⁶ und der Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen vom 2. Februar 2000 (VPVE)¹⁷. Vgl. dazu Art. 11 Abs. 1 TBG und Art. 5 TBV.
- Nebenanlagen sind Bauten und Anlagen Dritter¹⁸. Gemeint sind damit Bauten und Anlagen, die nicht ganz oder überwiegend einer Trolleybuslinie dienen¹⁹. Das Plangenehmigungsverfahren richtet sich auch hier nach den Bestimmungen des EBG. Gemäss Art. 18m Abs. 1 EBG unterstehen diese Nebenanlagen dem kantonalen Recht. Seit dem Inkrafttreten des Koordinationsgesetzes am 1. Januar 2000 ist ein solches Vorhaben dem BAV nicht mehr zur Genehmigung zu unterbreiten. Neu ist nur noch das Einverständnis der Trolleybusunternehmung einzuholen, und in gewissen Fällen ist das BAV anzuhören²⁰.

¹² Bundesgesetz über die Trolleybusunternehmungen vom 29. März 1950 (TBG; SR 744.21)

¹³ SR 744.11

¹⁴ SR 744.211

¹⁵ Art. 11 Abs. 1 TBG; Art. 3 TBV

¹⁶ SR 742.101

¹⁷ SR 742.142.1

¹⁸ vgl. Art. 5 TBV

¹⁹ Art. 18m Abs. 1 EBG; Botschaft zum Bundesgesetz über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidungsverfahren, Bundesblatt 1998 S. 2635

²⁰ Art. 18m Abs. 1 und 2 EBG

b) Personenbeförderungsgesetz (PBG)

Das Personenbeförderungsgesetz²¹ regelt die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung auf der Strasse und die Zulassung als Strassentransportunternehmung im Personenverkehr und im Güterverkehr (Art. 1 Abs. 1). Das PBG war ursprünglich Teil des EUROLEX-Programms zur Angleichung des schweizerischen Rechts an das EWR-Recht²² und wurde nach der Ablehnung des EWR-Vertrages als Teil des SWISSLEX-Folgeprogramms erlassen²³.

Der zweite Abschnitt des PBG behandelt das Personenbeförderungsregal (Art. 2 - 6), darunter insbesondere die Konzessionen (Art. 4). Dieser zweite Abschnitt gilt seit dem 1. Januar 1999 auch für Bahnen (Art. 1 Abs. 2 PBG).

Gilt das PBG auch für Trolleybusunternehmungen? Das ist zu verneinen. Die Gesetzgebung unterscheidet zwischen Automobilunternehmungen und Trolleybusunternehmungen (vgl. dazu das Inhaltsverzeichnis der Systematischen Sammlung des Bundesrechts, Ziff. 744). Für Trolleybusse gilt die Spezialregelung gemäss Trolleybus-Gesetz²⁴. Das ergibt sich auch aus Art. 1 Abs. 2 PBG. Danach gelten gewisse Abschnitte des Gesetzes, u.a. derjenige über das Personenbeförderungsregal und die Konzessionen, auch für Eisenbahnen, Luftseilbahnen, Schlittenseilbahnen, Aufzüge und ähnliche Transportanlagen mit Seilantrieb oder Seilfahrbahn sowie für alle anderen Transportmittel, soweit diese nicht anderen Erlassen unterstehen. Das Trolleybus-Gesetz ist ein solcher anderer Erlass. Meine Durchsicht der Botschaften des Bundesrates zum Personenbeförderungsgesetz hat ergeben, dass hier die Trolleybusse auch gar nicht erwähnt werden. Das ist wohl auch darauf zurückzuführen, dass Trolleybuslinien nicht grenzüberschreitend sind und deshalb auch nicht im Rahmen von EUROLEX und SWISSLEX zu diskutieren waren.

Der Zweckverband ÖVL hat mit Schreiben vom 1. Februar 2002 dem Bundesamt für Verkehr die Frage gestellt, ob das PBG auch für Trolleybusunternehmungen gilt (vgl. Beilage 3). Im Antwortschreiben vom 6. März 2002 ist das Bundesamt für Verkehr auf diese Frage nicht eingegangen (vgl. Beilage 4).

3.3 Kantonales Recht

Die Trolleybuslinien der vbl AG sind Bestandteil des öffentlichen Agglomerationsverkehrs gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 21. Mai 1996 (öVG)²⁵. Das hat zur Folge, dass u.a. die Vorschriften des öVG über Transportverträge und Ausschreibungen sinngemäss anzuwenden sind²⁶.

²¹ Bundesgesetz über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 744.10)

²² BBl 1992 V 607

²³ BBl 1993 I 858

²⁴ JAAG/MÜLLER/TSCHANNEN/ZIMMERLI, Ausgewählte Gebiete des Bundesverwaltungsrechts, 4. Aufl., Basel 2001, S. 75

²⁵ SRL Nr. 775

²⁶ §§ 33 Abs. 1 und 10 öVG

3.4 Verbandsrecht

Gestützt auf die Zuordnung des kantonalen Rechts sind die Statuten des Zweckverbandes für den öffentlichen Agglomerationsverkehr vom 23. November 1997 (mit Änderungen vom 25. Februar 2000 und vom 18. Mai 2001) zu beachten, soweit sie relevant sind.

3.5 Ergebnis

- Bundesrecht:
 - Die Trolleybuslinien fallen unter die Spezialgesetzgebung des Trolleybus-Gesetzes und nicht unter das Personenbeförderungsgesetz.
 - Die Trolleybuslinien stellen Ortsverkehr dar und gehören damit nicht zum abgeltungsberechtigten Regionalverkehr.
- Kantonales Recht
 - Die Trolleybuslinien gehören nicht zum Regionalverkehr, sondern zum Agglomerationsverkehr.
 - Massgebend sind das öVG, soweit es für den Agglomerationsverkehr als anwendbar erklärt ist, sowie die Statuten des öVL.

4. Zur Trolleybus-Konzession und deren Widerruf

4.1 Regelung im Trolleybus-Gesetz

Das TBG regelt die Konzession wie folgt:

- Art. 4
1. Bundeskonzession und kantonale Bewilligung ¹ Die regelmässige Beförderung von Personen und Sachen mit Trolleybusfahrzeugen bedarf einer eidgenössischen Konzession. Sie wird vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Departement) auf bestimmte Dauer erteilt; dieses hört zuvor die beteiligte Kantonsregierung sowie die öffentlichen Transportanstalten der Landesgegend an.
- ² Die Konzession wird nur erteilt, wenn die nach kantonalem Recht zuständige Behörde die Beanspruchung der öffentlichen Strasse durch die elektrischen Anlagen bewilligt hat.
- Art. 5
2. Pflichten des Konzessionsinhabers Der Inhaber der Konzession ist berechtigt und verpflichtet, den Betrieb gemäss den Bestimmungen dieses Gesetzes und der Konzession auszuüben.
- Art. 6
3. Uebertragung ¹ Das Departement kann nach Anhörung der Kantonsregierung die Konzession oder einzelne damit verbundene Rechte und Pflichten auf eine andere Unternehmung übertragen.
- ² Werden einzelne Rechte und Pflichten übertragen, so haftet der Inhaber der Konzession weiterhin für die Erfüllung dieser Verpflichtungen.
- Art. 17 Abs. 2
4. Aufhebung der Konzession ² Bei schwerer oder wiederholter Zuwiderhandlung gegen dieses Gesetz, seine Vollziehungsvorschriften und gegen die Bestimmungen der Konzession, oder, wenn die Konzession gegenstandslos geworden ist, kann das Departement die Konzession ohne Entschädigung an den Inhaber aufheben. Die Kantonsregierung ist vorher anzuhören.

4.2 Bedeutung

Die Konzession für die regelmässige Personenbeförderung gibt der Unternehmung das alleinige Recht für die regelmässige Personenbeförderung auf einer definierten Linie. Dieses Instrument ermöglicht es der öffentlichen Hand darauf hinzuwirken, dass in der Schweiz ein flächendeckender und effizienter „service publique“ im öffentlichen Verkehr sichergestellt werden kann. Zusätzlich wird dadurch verhindert, dass von Bund und Kantonen bestellte Angebote, die defizitär sind, konkurrenziert werden und der Abgeltungsbedarf noch erhöht wird²⁷.

4.3 Widerruf gemäss Eisenbahngesetz und Personenbeförderungsgesetz

Bezüglich Personenbeförderungskonzession hat der Bund am 20. März 1998 bedeutende Änderungen verschiedener Gesetze vorgenommen, die auch die Widerrufbarkeit einer Konzession betreffen. Konzessionen, die gestützt auf das Eisenbahngesetz oder das Personenbeförderungsgesetz erteilt wurden, können nun widerrufen werden, wenn wesentliche öffentliche Interessen, namentlich die zweckmässige und wirtschaftliche Befriedigung der Transportbedürfnisse, dies rechtfertigen; die Unternehmung ist angemessen zu entschädigen²⁸. In der Botschaft des Bundesrates wird als Beispiel erwähnt, dass ein Gemeinschaftsbahnhof gegen Entschädigung von einer Transportunternehmung auf eine andere übertragen wird, falls letztere die Leistung wirtschaftlicher erbringen kann²⁹. Gemäss Verordnung über die Personenbeförderungskonzession kann eine Konzession widerrufen werden, wenn eine Linie auf eine andere Unternehmung im Rahmen des Bestellverfahrens nach ADFV oder eines gleichwertigen Verfahrens übertragen wird³⁰.

Die 1998 neu geordnete Personenbeförderungskonzession hat damit die Bedeutung des Monopols relativiert. Die Konzession ist nicht mehr unwiderruflich und gesetzesbeständig. Sie kann widerrufen werden, wenn sich längerfristige Vorteile für den Besteller ergeben, indem die Transportbedürfnisse zweckmässiger und wirtschaftlicher befriedigt werden können³¹.

4.4 Widerruf gemäss Trolleybus-Gesetz

Es fragt sich, ob Analoges auch für den Widerruf von Konzessionen gemäss TBG gilt.

Es ist festzustellen, dass das TBG im Zusammenhang mit der eben erwähnten Revision vom 20. März 1998 des Eisenbahngesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes nicht geändert worden ist. Das ist bemerkenswert, weil das TBG selber die vorzeitige Aufhebung der Konzession nur bei schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen vorsieht³². Diese Bestimmung entspricht dem früher geltenden Art. 90 EBG; diese EBG-Bestimmung wurde am 20. März 1998 aufgehoben, weil der Entzug der Konzession neu in Art. 8 EBG geregelt ist³³. Neu an dieser Bestimmung war, dass eine Konzession bei Vorliegen wesentlicher öffentlicher Interessen gegen Entschädigung

²⁷ Botschaft zur Bahnreform vom 13. November 1996, publiziert in: Bundesblatt 1997 I 931

²⁸ Art. 8 Abs. 1 lit. c EBG; Art. 4 Abs. 4 lit. b PBG

²⁹ Bundesblatt 1997 I S. 952

³⁰ Art. 18 Abs. 2 VPK

³¹ Art. 18 Abs. 2 VPK

³² Art. 17 Abs. 2 TBG

³³ Botschaft, Bundesblatt 1997 I S. 956

widerrufen werden kann³⁴.

Das TBG ist betreffend Widerruf einer Konzession nicht wie das EBG geändert worden. Das lässt den Schluss zu, dass Trolleybuskonzessionen nur bei schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen widerrufen werden dürfen. Liegt solches nicht vor, dann hat der Inhaber der Konzession nach wie vor das ausschliessliche Recht auf regelmässige Personenbeförderung.

Die Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 25. November 1998³⁵ (VPK) stützt sich ab auf das Personenbeförderungsgesetz und das Trolleybus-Gesetz. Die Verordnung wiederholt und verdeutlicht, dass eine Konzession bereits bei Vorliegen wesentlicher öffentlicher Interessen widerrufen werden kann. Das ist richtig, so weit mit der VPK das Personenbeförderungsgesetz vollzogen wird. Zum Trolleybus-Gesetz jedoch besteht ein Widerspruch. Die Verordnung geht bezüglich Widerruf weiter als das Gesetz und verstösst damit gegen das Prinzip der Gesetzmässigkeit. Soweit ein Widerspruch besteht, geht das Gesetz vor.

Damit ergibt sich, dass die Trolleybus-Konzession nicht einseitig widerrufen werden kann.

4.5 Haltung des Bundesamtes für Verkehr

Mit Schreiben vom 1. Februar 2002 hat der Zweckverband ÖVL dem Bundesamt für Verkehr (BAV) die Frage gestellt, ob für den Widerruf einer Trolleybuskonzession die gleichen Voraussetzungen gelten wie beim Widerruf einer Konzession nach Personenbeförderungsgesetz oder Eisenbahngesetz (vgl. Beilage 3). Auch diese Frage wird im Schreiben des BAV vom 6. März 2002 nicht beantwortet (vgl. Beilage 4). Das BAV nimmt jedoch wie folgt Stellung (Zusammenfassung; vgl. Beilage 4):

- Grundsatz
 - Das BAV kann den Kanton Luzern nicht hindern, die bundesrechtlich konzessionierten Linien einer Ausschreibung zu unterziehen. Dabei ist der Kanton nicht an das Verkehrsmittel Trolleybus gebunden.
 - Die Besteller können beim BAV ein begründetes Gesuch um Widerruf der Konzession beantragen.
 - Nach der Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens fällt das BAV eine Entscheidung, die bei der Rekurskommission des UVEK angefochten werden kann.
- Bei Widerruf
 - Nach geltendem Recht gilt: Wird eine Konzession aus Gründen widerrufen, für die der Betroffene nicht einzustehen hat, so leistet der Bund für nachgewiesenen Schaden eine angemessene Entschädigung; der Bund kann auf Dritte zurückgreifen, die den Widerruf veranlasst haben (Art. 18 Abs. 3 ADFV [recte: VPK]).

³⁴ vgl. Botschaft, Bundesblatt 1997 I S. 952

³⁵ VPK; SR 744.111

- Die Höhe der Entschädigung wird durch den Bund festgelegt.
- Einschätzung des BAV
 - Der Bund hat kein Interesse am Widerruf der bestehenden Konzession. Er würde bei den Bestellern vollständig Regress nehmen.
 - Auf Grund der vorhandenen Infrastruktur und des Fahrzeugparks sowie der Dauer der bestehenden Konzession ist die Wahrscheinlichkeit einer Schadenersatzklage als sehr hoch einzuschätzen. Die Höhe der Klage ist sehr schwer abzuschätzen und dürfte die Millionengrenze spielend übersteigen.
 - Eine Ausschreibung kann als falsches Signal für den öffentlichen Verkehr aufgefasst werden.
 - Das BAV rät von einem solchen Verfahren ab und legt den Bestellern nahe, eine Ausschreibung frühestens nach Konzessionsablauf ins Auge zu fassen.

4.6 Dauer der Konzession als wohlerworbenes Recht

Im Falle der Konzession wird ein Rechtsverhältnis mit gegenseitigen Rechten und Pflichten der Verleihungsbehörde und des Konzessionärs begründet, einem durch Vertrag begründeten Rechtsverhältnis vergleichbar³⁶. Es sind jedoch nicht alle aus einer Konzession erworbenen Rechte wohlerworben. Innerhalb einer Konzession sind diejenigen Rechte als wohlerworben einzustufen, welche nicht durch einen Rechtssatz, sondern aufgrund freier Vereinbarung der Parteien entstanden sind³⁷. In BGE 127 II 76 hat das Bundesgericht im Zusammenhang mit einer Wasserrechtskonzession ausgeführt: „Die konzessionierte Unternehmung erstellt auf Grund der Konzession ein Werk mit regelmässig beträchtlichen Investitionen, deren Rentabilität sich nicht kalkulieren lässt, wenn nicht Sicherheit über die finanziellen Lasten aus der Konzession und über die Konzessionsdauer besteht. Daraus ergibt sich, dass das Gemeinwesen nicht einseitig von der Konzession abgehen und das Leistungsverhältnis zu seinen Gunsten verändern kann. Namentlich kann es grundsätzlich die Dauer der Konzession nicht kürzen, weil die Rentabilität des von der konzessionierten Unternehmung zu erstellenden Werkes davon wesentlich abhängt; (nur) insofern gehört die - vereinbarte - Dauer der Konzession zur Substanz des wohlerworbenen Rechts.“

Die Konzession für die VBL AG vom 8. Dezember 1986 wurde für die Dauer von 30 Jahren erteilt. Diese Konzession wurde am 20. Dezember 2000 auf die vbl AG übertragen worden. Dabei wurde an der Konzessionsdauer nichts geändert unter Hinweis auf die längere Amortisationsdauer der Betriebsmittel. Damit hat die vbl AG die Pflicht, aber auch das Recht, Transporte gemäss dieser Konzession auszuführen. Dieses Recht ist als wohlerworben zu betrachten. Das Gemeinwesen kann nicht einseitig von der Konzession abgehen und das Leistungsverhältnis zu seinen Gunsten ändern. Namentlich kann es grundsätzlich die Dauer der Konzession nicht kürzen, weil die Rentabilität des von der konzessionierten Unternehmung zu erstellenden Werkes davon wesentlich abhängt³⁸. Würde die Konzession vorzeitig widerrufen, dann stellte das die Enteignung eines wohlerworbenen Rechtes dar.

³⁶ BGE 127 II 76

³⁷ BGE 127 II 77

³⁸ BGE 127 II 75 E. 5a

Der Widerruf bedarf einer gesetzlichen Grundlage, muss im öffentlichen Interesse stehen, hat verhältnismässig zu sein und darf nur gegen volle Entschädigung erfolgen³⁹. Vorliegend fehlt die gesetzliche Grundlage.

4.7 Ergebnis

- Gemäss Art. 17 Abs. 2 Trolleybus-Gesetz kann die Trolleybus-Konzession nur aufgehoben werden bei schwerer oder wiederholter Zuwiderhandlung, oder wenn die Konzession gegenstandslos geworden ist.
- Die Situation ist damit anders als bei den Konzessionen gemäss Eisenbahngesetz und Personenbeförderungsgesetz, wo auch bei Vorliegen wesentlicher öffentlicher Interessen, namentlich der zweckmässigen und wirtschaftlichen Befriedigung der Transportbedürfnisse, Konzessionen widerrufen werden können, wobei die Unternehmung angemessen zu entschädigen ist.
- Die Dauer der am 8. Dezember 1986 erteilten und am 20. Dezember 2000 auf die vbl AG übertragenen Trolleybus-Konzession ist als wohlerworbenes Recht zu bezeichnen.
- Die Trolleybus-Konzession kann nicht einseitig vorzeitig widerrufen werden. Hiefür wäre vorab die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage nötig, wie dies für Konzessionen gemäss Eisenbahngesetz und gemäss Personenbeförderungsgesetz gemacht worden ist.

5. Zur Ausschreibung von Transportleistungen gemäss § 10 Abs. 3 öVG

5.1 Ausgangslage

In § 10 Abs. 3 öVG wird bestimmt:

„Transportleistungen, die nicht nur von einer Transportunternehmung erbracht werden können, werden mindestens alle zehn Jahre zur freien Konkurrenz ausgeschrieben.“

Nachfolgend ist der Frage nachzugehen, wie diese Bestimmung auszulegen ist. Was ist insbesondere eine Transportleistung, die nur von einer Transportunternehmung erbracht werden kann?

³⁹ RHINOW/KRÄHENMANN, Schweiz. Verwaltungsrechtsprechung, Ergänzungsband, Nr. 122 III

5.2 Transportvertrag

Das öVG regelt in § 10 die Transportverträge. Mit einem solchen Vertrag werden die Verkehrsleistungen und die Entschädigung der Transportunternehmung zum vorneherein verbindlich geregelt. Das frühere System der nachträglichen Deckung der anfallenden Defizite wurde damit durch ein modernes marktwirtschaftliches Instrument ersetzt⁴⁰. Mit dem Ziel der Wirtschaftlichkeit ist der öffentliche Verkehr möglichst effizient und kostensparend zu organisieren. Zentrales Förderungsinstrument ist der Transportvertrag⁴¹.

5.3 Keine Ausschreibungspflicht im Gesetzesentwurf

Der öVG-Entwurf sah noch keine Ausschreibungspflicht vor. Das Thema Ausschreibung wurde aber in der Botschaft des Regierungsrates angesprochen:

- Bei der Darstellung des Zieles der Wirtschaftlichkeit des öV wird ausgeführt: „Die Transportverträge werden - wo dies bundesrechtlich möglich ist - ausgeschrieben und nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen vergeben“⁴².
- In den Erläuterungen zum Transportvertrag (damals § 9; heute § 10 öVG) wird ausgeführt, dass die Leistungen der Vertragsparteien zum voraus verbindlich vereinbart werden, und dann erklärt: „Das ermöglicht einen Vergleich der Angebote und (wo dies nicht durch bundesrechtliche Konzessionen verunmöglicht wird) einen freien Wettbewerb“⁴³.

Aufgrund dieser Ausführungen ist zu schliessen, dass der Regierungsrat es als nicht möglich betrachtete, eine Linie gegen den Willen des Konzessionsinhabers an eine andere Transportunternehmung zu vergeben.

Diese Sicht war am 30. Mai 1995, als der Regierungsrat seine Botschaft erliess, und auch noch am 21. Mai 1996, als der Grosse Rat das öVG verabschiedete, richtig. Die bundesrechtliche Konzession wurde als Verleihung des Rechts zur Ausübung einer monopolisierten wirtschaftlichen Tätigkeit betrachtet. Durch die Erteilung einer Monopolkonzession wurde ein wohl erworbenes Recht begründet, dessen wesentlicher Gehalt aus Gründen des Vertrauensschutzes unwiderruflich und gesetzesbeständig war⁴⁴.

Erst später, am 20. März 1998, hat der Bund die Personenbeförderungskonzession neu geordnet und dabei die Bedeutung des Monopols relativiert. Konzessionen, die gestützt auf das Eisenbahngesetz oder das Personenbeförderungsgesetz erteilt wurden, können nun widerrufen werden, wenn wesentliche öffentliche Interessen, namentlich die zweckmässige und wirtschaftliche Befriedigung der Transportbedürfnisse, dies rechtfertigen; die Unternehmung ist angemessen zu entschädigen⁴⁵.

In diesem Zusammenhang ist erneut darauf hinzuweisen, dass das Trolleybus-Gesetz (TBG) am 20. März 1998 nicht geändert worden ist. Das TBG sieht in Art. 17 Abs. 2 die vorzeitige Aufhebung der Konzession nur bei

⁴⁰ Botschaft B 8 des Regierungsrates vom 30. Mai 1995, Separatdruck, S. 2

⁴¹ Botschaft, aaO. S. 9

⁴² Botschaft, aaO. S. 9

⁴³ Botschaft, aaO. S. 20

⁴⁴ HÄFELIN / MÜLLER, Grundriss des Allgemeinen Verwaltungsrechts, Zürich 1998, Rz. 2008, 2010 und 2018

⁴⁵ Art. 8 Abs. 1 lit. c EBG; Art. 4 Abs. 4 lit. b PBG; Art. 18 Abs. 2 VPK

schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen vor.

5.4 Behandlung im Grossen Rat

Auf Antrag seiner Kommission hat der Grosse Rat diskussionslos den heutigen Abs. 3 in § 10 eingefügt⁴⁶.

Aus dem Protokoll der Kommissionssitzung vom 13. Dezember 1995 (S. 11) ergibt sich folgendes: Die Kommission beschloss auf Antrag von Grossrat Riedwyl, den damaligen § 9 durch einen neuen Abs. 3 mit folgendem Wortlaut zu ergänzen:

³ Dafür geeignete Transportleistungen werden mindestens alle 10 Jahre zur freien Konkurrenz ausgeschrieben.

Herr Niklaus, Vorsteher des Amtes für öffentlichen Verkehr, erklärt dazu, dass man bis anhin nicht gezwungen gewesen sei, Projekte auszuschreiben. Die Praxis gehe aber dahin, dass man neue Transportleistungen ausschreiben werde und ab den Jahren 1997/98 auch bestehende.

Auf eine entsprechende Frage, was „geeignete Transportleistungen“ heisse, entgegnete der Antragsteller, dass es ihm um eine Ausschreibung gehe, denn Ausschreibungen würden den freien Markt und Innovationen fördern.

An der nächsten Kommissionssitzung vom 1. Februar 1996 (Protokoll S. 2) stellte Grossrat C. Müller fest, dass der Entwurf und das Protokoll vom 13. Dezember 1995 nicht übereinstimmen würden betreffend den neuen Abs. 3 zu § 9. Im Entwurf (möglicherweise ist das die in diesem Protokoll erwähnte synoptische Darstellung) stehe:

³ Transportleistungen, die nicht nur von einer bestimmten Transportunternehmung erbracht werden können, werden mindestens alle 10 Jahre zur freien Konkurrenz ausgeschrieben.

Auf das hin erklärte der Gesetzesredaktor Dr. Mark Kurmann, dass im Entwurf ein Antrag kursiv und ein Beschluss fett gedruckt werde. Vorliegend habe man es im Entwurf also mit einem Antrag zu tun, der so nicht von der Kommission umgesetzt worden sei.

Auf das hin erklärten sich der Antragsteller und die Kommission mit der Fassung des Protokolls einverstanden. - Materiell wurde nicht weiter über diesen Abs. 3 diskutiert.

Nun ist festzustellen, dass die Fassung gemäss Protokoll nicht mit der heutigen Fassung im öVG übereinstimmt. Es liegt wohl ein Versehen bei der Protokollführung vor. Hier müsste es statt „Fassung des Protokolls“ wohl „Fassung des Entwurfs“ heissen.

Massgebend ist wohl die publizierte Fassung.

5.5 Auslegung von § 10 Abs. 3 öVG

Es wird in § 10 Abs. 3 öVG nicht festgehalten, dass sämtliche Transportleistungen auszuschreiben sind. Der Ausschreibungspflicht unterstehen Transportleistungen, die von mehreren Bewerbern erbracht werden können. Beide in der grossrätlichen Kommission - wenn auch materiell wenig ergiebig - diskutierten Fassungen bringen das zum Ausdruck. Aus der heute geltenden Fassung ergibt der Umkehrschluss, dass solche Transportleistun-

⁴⁶ Verhandlungen Grosser Rat 1996 S. 310

gen nicht auszuschreiben sind, die nur von einer Transportunternehmung erbracht werden können. Auch gemäss dem ursprünglichen Antrag von Grossrat Riedwyl waren nur die für eine Ausschreibung geeigneten Transportleistungen auszuschreiben. Diese Eignung fehlt, wenn nur ein Bewerber die Leistungen erbringen kann oder darf. Damals, im Zeitpunkt des Erlasses des öVG, stellten alle Konzessionen noch wohlverworbene Rechte dar, die nur bei Vorliegen qualifizierter Tatbestände entzogen werden konnten. Während der Konzessionsdauer konnten die Transportleistungen auf der entsprechenden Linie nur von der Konzessionärin erbracht werden. Dieser Tatbestand ist mit der Formulierung in § 10 Abs. 3 öVG angesprochen. Das ergibt sich auch aus den oben angeführten Stellen in der Botschaft des Regierungsrates.

Mit der Bahnreform 1998 ist der Stellenwert der Konzession gemäss Eisenbahngesetz und gemäss Personenbeförderungsgesetz relativiert worden. Eine Konzession kann während der Konzessionsdauer auch aus wirtschaftlichen Gründen widerrufen werden, wobei die Unternehmung angemessen zu entschädigen ist. Dies gilt auch für bestehende Konzessionen. Aufgrund des nunmehr geltenden eidgenössischen Rechts ist es damit möglich und im Kanton Luzern gemäss § 10 Abs. 3 öVG Pflicht, auch diejenigen Transportleistungen mindestens alle zehn Jahre zur freien Konkurrenz auszuschreiben, die sich auf eine noch laufende Konzession gemäss Eisenbahngesetz oder gemäss Personenbeförderungsgesetz abstützen.

In diesem Zusammenhang sei nebenbei noch auf die beiden folgenden Punkte hingewiesen:

- Das Angebot eines neuen Bewerbers ist für die öffentliche Hand dann wirtschaftlich günstiger, wenn es inkl. Entschädigung des bisherigen Konzessionärs günstiger ist.
- Er ist anzustreben, dass die Konzessionsdauer und die Dauer eines Transportvertrages deckungsgleich sind.

Im weitern ist ein Vorbehalt bei denjenigen Konzessionen zu machen, die gemäss Trolleybus-Gesetz erteilt worden sind. Zwar wiederholt und verdeutlicht die Verordnung über die Personenbeförderungskonzession, die sich auch auf das TBG abstützt, dass eine Konzession bereits bei Vorliegen wesentlicher öffentlicher Interessen widerrufen werden darf, also auch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit⁴⁷. Es ist jedoch festzustellen, dass das TBG selber bei der Eisenbahnreform nicht geändert worden ist. Gemäss Art. 17 Abs. 2 TBG darf eine Konzession nach wie vor nur bei schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen entzogen werden.

5.6 Ergebnis

- Gemäss § 10 Abs. 3 öVG werden Transportleistungen, die nicht nur von einer Transportunternehmung erbracht werden können, mindestens alle zehn Jahre zur freien Konkurrenz ausgeschrieben.
- Mit der in der Gesetzesbestimmung enthaltenen Einschränkung sind bundesrechtliche Konzessionen angesprochen, die länger als zehn Jahre dauern.
- Mit den nach Erlass des öVG am 21. Mai 1996 erfolgten bundesrechtlichen Änderungen sind alle Linien mindestens alle zehn Jahre zur freien Konkurrenz auszuschreiben, deren Konzessionen sich auf das in der Zwischenzeit geänderten Eisenbahngesetz bzw. Personenförderungsgesetz abstützen. Das deshalb, weil hier der Widerruf nun möglich ist.

⁴⁷ Art. 18 VPK

- Bezüglich Trolleybus-Konzessionen ist die bundesrechtliche Gesetzgebung, wie dargestellt, nicht geändert worden. Hier schreibt auch das öVG nicht vor, dass diese Linien alle zehn Jahre auszuschreiben sind.
6. Zum Widerruf von Sondernutzungskonzessionen des Kantons und der Gemeinden

6.1 Kantonales Recht

Gemäss § 23 Abs. 5 des Strassengesetzes kann eine Sondernutzungskonzession vor Ablauf der Zeit nur aus den ihr genannten Gründen oder durch Enteignung entzogen werden. In der Botschaft des Regierungsrates wurde dazu ausgeführt⁴⁸: „Die Erteilung einer Konzession steht grundsätzlich im Ermessen der zuständigen Behörde. Ein Anspruch des Gesuchstellers auf Erteilung besteht nicht. Die Rechtsnatur der Konzession wird von der neueren Lehre und Rechtsprechung als gemischter Rechtsakt bezeichnet, der einen Verfügungsmässigen und einen vertraglichen Teil beinhaltet. Durch Verfügung sind jene Bestimmungen zu erlassen, die gesetzlich geregelte Tatbestände betreffen. Vertraglich vereinbart werden hingegen jene Bestimmungen, für die keine gesetzliche Regelung vorhanden ist. Die Erteilung der Konzession ist ein Verwaltungsakt, auch wenn die darin festgelegten Rechte und Pflichten oft in freier Vereinbarung umschrieben werden. Die Erteilung der Konzession schafft ein durch die Eigentumsgarantie geschütztes Vermögensrecht, ein wohl erworbenes Recht. Daraus folgt, dass der Widerruf vor Zeitablauf ohne Entschädigung nur aus den in der Verleihungsurkunde genannten Gründen erfolgen kann. Ein sonstiger, auch nur zeitweiliger Entzug stellt einen Enteignungstatbestand dar, der den Anspruch auf volle Entschädigung begründet.“⁴⁹

Das Planungs- und Baugesetz⁵⁰ behandelt in § 113 den öffentlichen Grund, soweit dieser nicht zu den Strassen gehört. Die Vorschrift befasst sich mit der Bewilligungspflicht und Gebühren, nicht aber mit der Beendigung.

6.2 Kommunales Recht

Die Stadt Luzern hat am 25. November 1993 ein Reglement über die Benützung des öffentlichen Grundes erlassen⁵¹. Gemäss dessen Art. 4 kann die Bewilligung entzogen werden, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung nicht mehr erfüllt sind, wenn Auflagen und Bedingungen nicht eingehalten werden oder wenn die Kautionsleistung nicht rechtzeitig geleistet wird.

Die Regelungen der Beendigung in den Gemeinden Emmen, Littau, Kriens und Horw müssen noch, soweit vorhanden, untersucht werden.

6.3 Ergebnis

- Für die Beendigung der Sondernutzungskonzessionen von Kanton und Gemeinden für die Benützung des öffentlichen Grundes sind in erster Linie die entsprechenden Bestimmungen in den Konzessionen massgebend.
- Soll eine gestützt auf das Strassengesetz erteilte Konzession aus Gründen entzogen werden, die in der Konzession nicht genannt sind, dann kann diese nur durch Enteignung entzogen werden (§ 23 Abs. 2 Stras-

⁴⁸ Verhandlungen Grosse Rat 1994, S. 594 f.

⁴⁹ dies unter Hinweis auf ZIMMERLIN, Baugesetz des Kantons Aargau, 2. Aufl., Aarau 1985, N. 9b zu §§ 50-53

⁵⁰ Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989; SRL Nr. 735

⁵¹ Systematische Rechtssammlung Stadt Luzern Nr. 1.1.3.1.1

sengesetz).

7. Eigentum an Bauten und Anlagen

7.1 Gesetzliche Grundlagen

§ 24 des Strassengesetzes enthält gemeinsame Bestimmungen für den gesteigerten Gemeingebrauch, wofür eine Bewilligung erteilt wurde, und für die Sondernutzung, wofür eine Konzession erteilt wurde. Abs. 1 und 2 lauten wie folgt:

¹ Bewilligte und konzessionierte Bauten und Anlagen stehen im Eigentum des Berechtigten und werden von diesem unterhalten.

² Der Berechtigte trägt alle Mehrkosten, die wegen seiner Bauten und Anlagen entstehen. Er hat die bewilligten und konzessionierten Bauten auf seine Kosten zu verlegen, zu ändern oder anzupassen, wenn es sich infolge des Strassenbaus oder -unterhalts als notwendig erweist.

In seiner Botschaft führte der Regierungsrat dazu aus⁵²: „Absatz 1 enthält eine Durchbrechung des in Artikel 667 ZGB niedergelegten Akzessionsprinzips, wonach das Grundeigentum unter Vorbehalt bestimmter Ausnahmen die mit dem Grund und Boden ober- oder unterirdisch verbundenen Bauten, Pflanzen und Quellen als dessen Bestandteile umfasst. Diese Ausnahme gilt kraft öffentlichen Rechts, die Eintragung eines Baurechts ist nicht erforderlich. Diese Durchbrechung des Akzessionsprinzips ist nach Rechtsprechung und Lehre zulässig⁵³.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die vbl AG insbesondere auch Eigentümerin des Fahrleitungsnetzes ist. Die gestützt auf eine Sondernutzungskonzession in oder auf öffentlichem Boden erstellten Leitungen sind als unbewegliches Eigentum des Konzessionärs und Zugehör des Wertes zu betrachten, von dem sie ausgehen.⁵⁴

7.2 Ergebnis

- Die vbl AG ist Eigentümerin der gestützt auf die Sondernutzungskonzessionen erstellten Bauten und Anlagen, insbesondere auch des Fahrleitungsnetzes.

⁵² Verhandlungen Grosser Rat 1994 S. 595

⁵³ Dies unter Hinweis auf ZIMMERLIN, aaO., N. 11 zu §§ 50-53 und auf MEIER-HAYOZ, N. 37 zu Art. 667 ZGB

⁵⁴ MEIER-HAYOZ, N. 32 zu Art. 676 ZGB

Übersicht über die Dauer von Konzessionen und Transportaufträgen

(die Breite der Kolonnen ist nicht relevant für deren Bedeutung untereinander)

	Konzession Bund	Transportauftrag öVL		Konzession Benützung öffentlicher Grund						
			Verlängerung Emmen Kriens	Kanton	Stadt	Emmen	Littau	Kriens	Horw	
1987	an Stadt Luzern									
1989										
1998										
2001	Übertragung an vbl AG									
2005										
2010										
2016										

X
bis
2030

X
bis
2030

Gesetzliche Grundlagen und ihre Abkürzungen

Bund

ADFV	Abgeltungsverordnung, Verordnung über die Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995 (SR 742.101.1)
EBG	Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)
PBG	Personenbeförderungsgesetz, Bundesgesetz über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung vom 18. Juni 1993 (SR 744.10)
REVO	Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen vom 18. Dezember 1995 (SR 742.221)
TBG	Trolleybus-Gesetz, Bundesgesetz über die Trolleybusunternehmungen vom 29. März 1950 (SR 744.21)
TBV	Trolleybus-Verordnung, Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz über die Trolleybusunternehmungen vom 6. Juli 1951 (SR 744.211)
VPK	Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 25. November 1998 (SR 744.11)

Kanton

öVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den schienengebundenen Güterverkehr vom 21. Mai 1996 (SRL Nr. 775)
PBG	Planungs- und Baugesetz vom 7. März 1989 (SRL Nr. 735)

Gemeinden

Statuten öVL	Statuten des Zweckverbandes für den öffentlichen Agglomerationsverkehr vom 23. November 1997
--------------	--



Bundesamt für Verkehr
Sektion Verkehr regional
3003 Bern

Konzessionsrechtliche Fragen

Luzern, 1. Februar 2002

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir erlauben uns, Ihnen nachfolgend kurz die Ausgangslage zu schildern und darauf zwei Fragen zu stellen. Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie dazu Stellung nehmen.

Ausgangslage

Im Verbandsgebiet unseres Zweckverbandes ÖVL betreibt die vbl AG das Trolleybusnetz. Die am 8. Dezember 1986 erteilte Konzession dauert bis zum 31. Dezember 2016. Die Trolleybuslinien gehören nicht zum abgeltungsberechtigten Verkehr.

Im Kanton Luzern werden Transportleistungen, die nicht nur von einer bestimmten Transportunternehmung erbracht werden können, mindestens alle zehn Jahre zur freien Konkurrenz ausgeschrieben (§ 10 Abs. 3 des am 1. Januar 1997 in Kraft getretenen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 21. Mai 1996).

Gemäss Art. 31 und 32 Abs. 1 unserer Statuten ist das Leistungsangebot der Trolleybuslinien bis zum Fahrplanwechsel 2005 bei der vbl AG bestellt.

Zurzeit klärt eine Arbeitsgruppe unseres Zweckverbandes ÖVL Grundsatzfragen ab betreffend den Trolleybusbetrieb. Dabei hat sich auch die Frage gestellt, welche Bedeutung der bis 2016 erteilten Konzession zukommt. Die entsprechenden rechtlichen Abklärungen sind noch nicht abgeschlossen.

Frage 1: Gilt das Personenbeförderungsgesetz auch für Trolleybusunternehmen?

Das Personenbeförderungsgesetz regelt die regelmässige und gewerbmässige Personenbeförderung auf der Strasse und die Zulassung als Strassentransportunternehmung im Personenverkehr und im Güterverkehr (Art. 1 Abs. 1).

Der zweite Abschnitt des PBG behandelt das Personenbeförderungsregal (Art. 2 - 6), darunter insbesondere die Konzession (Art. 4). Dieser zweite Abschnitt gilt seit dem 1. Januar 1999 auch für Bahnen (Art. 1 Abs. 2 PBG).

Gilt das PBG auch für Trolleybusunternehmen? Man könnte dies verneinen, da die Gesetzgebung zwischen Automobilunternehmen und Trolleybusunternehmen unterscheidet (vgl. dazu das Inhaltsverzeichnis der Systematischen Sammlung des Bundesrechts, Ziff. 744).

Frage 2: Gelten für den Widerruf einer Trolleybuskonzession die gleichen Voraussetzungen wie beim Widerruf einer Konzession nach Personenbeförderungsgesetz oder Eisenbahngesetz?

Aufgrund unserer bisherigen rechtlichen Abklärungen ergibt sich folgendes:

a) Widerruf gemäss Personenbeförderungsgesetz und Eisenbahngesetz

Durch die Erteilung einer Monopolkonzession wird an sich ein wohlverworbenes Recht begründet, dessen Gehalt aus Gründen des Vertrauensschutzes unwiderruflich und gesetzesbeständig ist (HÄFELIN / MÜLLER, Grundriss des Allgemeinen Verwaltungsrechts, Zürich 1998, Rz. 2010).

Bezüglich Personenbeförderungskonzession hat der Bund am 20. März 1998 bedeutende Änderungen verschiedener Gesetze vorgenommen, die auch die Widerrufbarkeit einer Konzession betreffen. Konzessionen, die gestützt auf das Eisenbahngesetz oder das Personenbeförderungsgesetz erteilt wurden, können nun widerrufen werden, wenn wesentliche öffentliche Interessen, namentlich die zweckmässige und wirtschaftliche Befriedigung der Transportbedürfnisse, dies rechtfertigen; die Unternehmung ist angemessen zu entschädigen (Art. 8 Abs. 1 lit. c EBG; Art. 4 Abs. 4 lit. b PBG). In der Botschaft des Bundesrates wird als Beispiel erwähnt, dass ein Gemeinschaftsbahnhof gegen Entschädigung von einer Transportunternehmung auf eine andere übertragen wird, falls letztere die Leistung wirtschaftlicher erbringen kann (Bundesblatt 1997 I S. 952). Gemäss Verordnung über die Personenbeförderungskonzession kann eine Konzession widerrufen werden, wenn eine Linie auf eine andere Unternehmung im Rahmen des Bestellverfahrens nach ADFV oder eines gleichwertigen Verfahrens übertragen wird (Art. 18 Abs. 2 VPK).

Die 1998 neu geordnete Personenbeförderungskonzession hat damit die Bedeutung des Monopols relativiert. Die Konzession ist nicht mehr unwiderruflich und gesetzesbeständig. Sie kann widerrufen werden, wenn sich längerfristige Vorteile für den Besteller ergeben, indem die Transportbedürfnisse zweckmässiger und wirtschaftlicher befriedigt werden können (Art. 18 Abs. 2 VPK).

b) Widerruf gemäss Trolleybus-Gesetz

Es fragt sich, ob Analoges auch für den Widerruf von Konzessionen gemäss Trolleybus-Gesetz (TBG) gilt.

Es ist festzustellen, dass das TBG im Zusammenhang mit der eben erwähnten Revision vom 20. März 1998 des Eisenbahngesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes nicht geändert worden ist. Das ist bemerkenswert, weil das TBG selber die vorzeitige Aufhebung der Konzession nur bei schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen vorsieht (Art. 17 Abs. 2 TBG). Diese Bestimmung entspricht dem früher geltenden Art. 90 EBG; diese EBG-Bestimmung wurde am 20. März 1998 aufgehoben, weil der Entzug der Konzession neu in Art. 8 EBG geregelt ist (Botschaft, Bundesblatt 1997 I S. 956). Neu an dieser Bestimmung war, dass eine Konzession bei Vorliegen wesentlicher öffentlicher Interessen gegen Entschädigung widerrufen werden kann (vgl. Botschaft, Bundesblatt I S. 952).

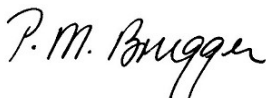
Das TBG ist betreffend Widerruf einer Konzession nicht wie das EBG geändert worden. Das lässt den Schluss zu, dass Trolleybuskonzessionen nur bei schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen widerrufen werden dürfen. Liegt solches nicht vor, dann hat der Inhaber der Konzession nach wie vor das ausschliessliche Recht auf regelmässige Personenbeförderung.

c) VPK

Die Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 25. November 1998 (VPK) stützt sich ab auf das Personenbeförderungsgesetz und das Trolleybus-Gesetz. Die Verordnung wiederholt und verdeutlicht, dass eine Konzession bereits bei Vorliegen wesentlicher öffentlicher Interessen widerrufen werden kann. Das ist richtig, so weit mit der VPK das Personenbeförderungsgesetz vollzogen wird. Zum Trolleybus-Gesetz jedoch besteht ein Widerspruch. Die Verordnung geht weiter als das Gesetz und verstösst damit gegen das Prinzip der Gesetzmässigkeit. Soweit ein Widerspruch besteht, geht das Gesetz vor.

Mit freundlichen Grüssen

Mit freundlichen Grüssen
Zweckverband ÖVL



Pia Maria Brugger
Geschäftsführerin

Teil 2:

Ökonomische und ökologische Abklärungen von Dr. Pirmin Schwander Systemvergleich zwischen Trolleybus und Dieselbus

0. Zusammenfassung

Generelle Vorbemerkung

Da die einzelnen Faktoren teilweise grossen Schwankungen unterliegen, und da keine Langzeitstudien weder für die Kostenentwicklung noch für die Verbrauchszahlen vorliegen, ist bei den nachfolgenden Angaben ebenfalls mit Schwankungen zu rechnen. Es muss mit einer Bandbreite der Aussagen von $\pm 20\%$ gerechnet werden.

Zur Kostenfrage

Bezüglich Fahrzeugkosten pro km schneidet der Dieselbus besser ab als der Trolleybus. Beim Dieselbus betragen die Fahrzeugkosten pro km Fahrleistung Fr. 2.34 und beim Trolleybus Fr. 3.28. Somit liegen die Fahrzeugkosten beim Trolleybus rund 40 % höher als beim Dieselbus.

Die Gesamtkosten pro km betragen beim Dieselbus Fr. 6.24 und beim Trolleybus Fr. 7.18. Da der Anteil der Fahrzeugkosten an den Gesamtkosten bei rund 38 bis 45 % liegt und identische Personalkosten angenommen werden, sind die Gesamttrolleybuskosten durchschnittlich 15 % höher als die Gesamtdieselbuskosten.

Falls der Trolleybus durch den Dieselbus ersetzt wird, fallen in den nächsten zehn Jahren einmalige Kosten in der Höhe von mindestens Fr. 0.20 pro km Fahrleistung an.

Zu den ökologischen Aspekten

Die lokalen Emissionen des Trolleybusses sind Null. Demgegenüber sind diejenigen des Dieselbusses beträchtlich. Jedoch können infolge der technischen Fortschritte die Emissionswerte beim Dieselbus in den nächsten 20 Jahren zwischen 75 und 90 % gesenkt werden. Zu beachten sind daher insbesondere die künftigen Forschungsergebnisse über die krebserregenden Wirkungen der Russpartikel und die Lärmemissionen des Dieselbusses bei steilen Strassen.

Volkswirtschaftliche Aspekte

Am Trolleybusnetz sind lediglich die Gemeinden Luzern, Kriens, Littau, Emmen und Horw beteiligt. Wobei die Stadt Luzern an den Kurskilometern mit 75 % beteiligt ist.

Auftrag

Als Ersatz der heutigen Trolleybusse stehen auch Dieselbusse zur Diskussion. Als Grundlage für einen Systementscheid sollen im vorliegenden Bericht die ökonomischen und soweit wie möglich auch die ökologischen Aspekte beider Varianten dargelegt werden.

1. Kostenvergleich

a) Überblick

Bezüglich Fahrzeugkosten pro km schneidet der Dieselbus besser ab als der Trolleybus. Im Anhang zu diesem Bericht ist der detaillierte Kostenvergleich dargestellt. Beim Dieselbus betragen die Fahrzeugkosten pro km Fahrleistung Fr. 2.34 und beim Trolleybus Fr. 3.28. Somit liegen die Fahrzeugkosten beim Trolleybus rund 40% höher als beim Dieselbus.

Der Vergleich im Anhang basiert auf durchschnittlichen IST-Kosten und IST-Verbrauchszahlen der letzten 5 Jahre. In der Praxis existieren zwischen den einzelnen Linien allerdings grosse Unterschiede. Erfahrungsgemäss muss bei einzelnen Linien mit Schwankungen bis zu $\pm 20\%$ gerechnet werden. Das heisst, dass beim Trolleybus die Fahrzeugkosten pro km rund Fr. 0.75 bis Fr. 1.13 oder 32% bis 48% höher liegen als beim Dieselbus.

Die Gesamtkosten pro km betragen beim Dieselbus Fr. 6.24 und beim Trolleybus Fr. 7.18. Da der Anteil der Fahrzeugkosten an den Gesamtkosten bei rund 38% bis 45% liegt und identische Personalkosten angenommen werden, sind die Gesamttrolleybuskosten durchschnittlich 15% höher als die Gesamtdieselbuskosten.

b) Annahmen

Der Systemvergleich im Anhang basiert auf folgenden Annahmen:

1. Die Personalkosten sind bei beiden Systemen, Trolleybus und Dieselbus, gleich hoch. Nach Auskunft der VBL liegen zum heutigen Zeitpunkt die Personalkosten bei den Trolleybuslinien etwas tiefer als bei den Dieselbuslinien. Es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass in naher Zukunft kein Unterschied mehr bestehen wird.
2. Die Qualität der Verkehrsleistung zum Beispiel bezüglich Sicherheit, Komfort, Anzahl Sitzplätze usw. ist bei beiden Systemen identisch. Bei beiden System wird von 34 Fahrzeugen ausgegangen (= heutiger Fahrzeugbestand beim Trolleybusnetz). Darin nicht enthalten sind allfällige Ersatzfahrzeuge. Es kann bei Ausfall eines Fahrzeuges davon ausgegangen werden, dass die Kosten für das Ersatzfahrzeug bei beiden System identisch sind.
3. Die Reise- und Wartezeiten sind identisch. Es wird davon ausgegangen, dass der Fahrplan nicht vom Antriebssystem abhängig ist.
4. Bei Umleitungen oder bei Ausfall eines Fahrzeuges oder gar bei Stromausfall ist der Einsatz des Dieselbusses flexibler. Dieser qualitative Aspekt kommt in den tieferen Kosten für „Unterhalt und Betrieb Bus“ zum Ausdruck.

c) Kommentar zu den einzelnen Kosten im Anhang

Abschreibungen und Kapitalkosten

Beim Trolleybus wird von einer Abschreibungsdauer von 15 Jahren und beim Dieselbus von 10 Jahren ausgegangen. Dies entspricht nicht genau der heutigen Praxis (für Trolleybus bis 18 Jahre), doch müssen bei der Abschreibungsdauer auch die jährlichen Unterhalts- und Betriebskosten berücksichtigt werden. Erfahrungsgemäss liegen die Unterhalts- und Betriebskosten bei einem älteren Fahrzeug höher als bei einem neueren.

Fahrleitungskosten

Die Fahrleitungskosten beinhalten sowohl die Abschreibungen und Kapitalkosten wie auch die Unterhaltskosten.

Gleichrichterstation

Die Gleichrichterstation gehört technisch zum Fahrleitungssystem. Rechtlich ist sie Eigentum des EWL. Die Abschreibungs- und Kapitalkosten der Gleichrichterstation werden über die Stromkosten verrechnet. Es empfiehlt sich, dass allfällige anstehende Investitionen zwischen VBL und EWL abgesprochen werden, und dass die effektiven Kosten dem Zweckverband öffentlicher Agglomerations-Verkehr transparent offengelegt werden.

Fahrstrom

Pro Fahrkilometer werden rund 2.4 kWh verbraucht. Dies ist ein hoher Wert. Mit gezieltem Fahrunterricht kann dieser Verbrauch weiter gesenkt werden. Dies ist auch eine Zielsetzung der VBL.

Treibstoff

Mit 50 L pro 100 km ist der durchschnittliche Dieserverbrauch ebenfalls hoch. Je nach Linie und Fahrweise sind hier allerdings grosse Schwankungen zu verzeichnen. Beim Gelenktrolleybus steigt der Treibstoffverbrauch bis zu 60 Liter pro 100 km.

Unterhalt und Betrieb

In den Unterhalts- und Betriebskosten sind alle übrigen Kosten enthalten: Schmierstoffe, Bereifung, Ersatzteile, Verbrauchsmaterial, Kosten für den Einstellhallenplatz usw.

d) Einmalige Kosten bei einem Systemwechsel

Die Kalkulation im Anhang I beinhaltet die einmaligen Kosten bei einem allfälligen Systemwechsel nicht. Falls der Trolleybus durch den Dieselbus ersetzt wird, fallen einmalige Kosten an. Die einmaligen Kosten für Abbruch und Verschrottung der Fahrleitungen und der Gleichrichterstationen sowie die einmaligen Abschreibungen der Restbuchwerte (der Fahrleitungen, der Gleichrichterstationen, der nicht verkäuflichen Fahrzeuge) betragen nach heutigen Schätzungen mindestens Fr. 5 Millionen. Werden diese einmaligen Kosten während zehn Jahren abgeschrieben, so resultieren einmalige Kosten pro km Fahrleistung von mindestens Fr. 0.20.

Da diese Kosten nur bei einem Systemwechsel anfallen, sind sie beim Kostenvergleich nicht enthalten. Diese Kosten fallen denn auch nur an, wenn die Abschreibungsdauer und der Zeitpunkt des Systemwechsels nicht aufeinander abgestimmt sind.

2. Ökologische Aspekte

a) Beurteilungskriterien

Es werden nur diejenigen Umweltwirkungen in die Betrachtungen miteinbezogen, bei denen sich die zwei Systeme signifikant auf lokaler Ebene unterscheiden: Stickoxide, flüchtige organische Verbindungen und Schwefeldioxyde. Zudem werden die Partikel-Emissionen dargestellt, da diese aufgrund des Verdachts auf krebserzeugende Wirkung einen immer grösseren Stellenwert erhalten. Nicht zu vergessen sind auf lokaler Ebene die Lärmemissionen.

Im vorliegenden Bericht nicht dargestellt werden die Umweltwirkungen der "grauen" Energie für die Erstellung der notwendigen Infrastruktur für die Energieproduktion und -verteilung (z.B. Kraftwerke, Strommasten usw.) und für die Erstellung der Busse. Es wird hier von Emissionen mit globalen Wirkungen (Treibhausgase Kohlendioxid, Methan) gesprochen. Diese haben bei den heute auftretenden Konzentrationen keine direkten gesundheitlichen Folgen für den Menschen vor Ort, sondern beeinflussen das globale Klima. Würden die Treibhausgase in die Überlegungen miteinbezogen, so ist der Trolleybus nicht mehr emissionsfrei.

Im vorliegenden Fall gehen wir zudem von einem regionalen Strommix aus. Es gilt zu überlegen, inwieweit die Abwärme von verschiedenen Systemen (z.B. Abwärme der Pumpstation Transitgas in Ruswil usw.) besser genutzt werden kann bzw. in die Überlegungen einbezogen werden soll.

b) Emissionswerte auf lokaler Ebene

Bei drei Millionen Fahrkilometer ergeben sich folgende durchschnittlichen Emissionswerte für das Jahr 2000:

Schadstoff	Trolleybus kg/Jahr im Raum Luzern	Dieselbus kg/Jahr im Raum Luzern
Stickoxide (NO _x)	0	37 863
flüchtige organische Verbindungen (VOC)	0	5 952
Schwefeldioxyd (SO ₂)	0	573
Partikel	0	1 614

Basis für NO_x, SO₂, Partikel

aus: Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs 1950 - 2020, Schriftenreihe Umwelt Nr. 255, Nachtrag, BUWAL 2000, S. 63 ff. (Mittlere Emissionsfaktoren je Fahrzeugkategorien)

Basis für VOC

aus: Systemvergleich zwischen Trolleybus, Dieselbus und Erdgasbus, Stadt Winterthur, Oktober 1995 (Annahme: 80% von 2.48 g/FzKm)

Die technischen Fortschritte beim Dieselbus (CRT-Filter, SCRT-System) lassen für das Jahr 2020 folgende Werte erwarten (für VOC liegen keine Werte vor):

Schadstoff	Dieselbus	Dieselbus	Senkungs-potential
------------	-----------	-----------	--------------------

	kg/Jahr im Jahr 2000	kg/Jahr im Jahr 2020 EURO 5	in %
Stickoxide (NO _x)	37 863	8 976	76,3%
Schwefeldioxid (SO ₂)	573	75	86.9%
Partikel	1 614	147	90.9%

Basis für NO_x, SO₂, Partikel

aus: Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs 1950 - 2020, Schriftenreihe Umwelt Nr. 255, Nachtrag, BUWAL 2000, S. 63 ff. (Mittlere Emissionsfaktoren je Fahrzeugkategorien)

Die Frage, ob diese Werte im Jahr 2020 auch tatsächlich erreicht werden, kann nicht beantwortet werden. In jedem Fall müssten die Gesundheitskosten als Folge der verkehrsbedingten Luftverschmutzung in den Systemvergleich einbezogen werden. Die Quantifizierung dürfte sehr schwierig sein (vgl. Monetarisierung der verkehrsbedingten externen Gesundheitskosten, GVF-Auftrag Nr. 272, 10. Mai 1996).

Zu beachten ist, dass die Partikel auch mit EURO 5 nicht auf Null gesenkt werden können. Die krebserregende Wirkung der Russpartikel muss in den kommenden Jahren genau verfolgt werden.

c) Lärmemissionen

Bei einer Umstellung von Trolleybussen auf Dieselbusse erhöht sich der Anteil der "lauten" Fahrzeuge und somit die Lärmemissionen. Allerdings hat dies bei Abschnitten mit ohnehin hohen Verkehrs- und Lärmbelastungen (Bahnhof, Pilatusstrasse usw.) praktisch keine Auswirkungen auf die Lärmbelastung. Einzig in Strassenbereichen mit verhältnismässig geringen Schwerverkehrsbelastungen (Dreilinden, Wesemlin usw.) steigt der Lärmpegel an, insbesondere bei den Anfahrten in steilen Hanglagen.

3. Volkswirtschaftliche Aspekte

Ein Systemwechsel betrifft die einzelnen Gemeinden sehr unterschiedlich. Ausgehend von den Kurskilometern (= Kostenfaktor) sind folgende Gemeinden am Trolleybusnetz beteiligt:

Gemeinde	beteiligte Linien	Kurskilometer in %
Stadt Luzern	1, 2, 4, 5, 6, 7, 8	75.0 %
Kriens	1	13.8 %
Emmen	2	5.7 %
Littau	2	5.1 %
Horw	7	0.4 %

Mit dem Trolleybusnetz werden rund 23 Millionen Personen befördert. Das sind rund 60% der beförderten Personen im öffentlichen Agglomerationsverkehr Luzern.



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Beilage (4)

Behandelt durch Luca Mumenthaler
Tel no. 031 / 324 01 54 / Fax. 031 / 322 59 87
e-mail: luca.mumenthaler@bav.admin.ch
No enreg. 462

3003 Bern, 6. März 2002

Zweckverband ÖVL
Seidenhofstrasse 2
Postfach
6002 LUZERN

Betrifft: Widerruf Konzession Trolleybus

Sehr geehrte Frau Sigrist-Wey

Bestens verdanken wir Ihre Anfrage betreffend der Konzession von Trolleybusse.

Mit Rücksprache mit unserem Rechtsdienst können wir wie folgt Stellung nehmen.

Grundsatz:

Das BAV kann den Kanton Luzern nicht hindern, die bundesrechtlich konzessionierte Strecke, die vom Bund nicht mit Abgeltung mitfinanziert wird, auf Grund des vorliegenden kantonalen Gesetzes, einer Ausschreibung zu unterziehen. Dabei ist der Kanton nicht an das Verkehrsmittel Trolleybus gebunden.

Sollten die Besteller zum Ergebnis gelangen, dass wesentliche öffentliche Interessen an der Konzessionsvergabe an ein andere Unternehmung und damit am Widerruf der bestehenden Konzession bestehen, so können die Besteller dem BAV ein entsprechendes Gesuch einreichen und den Widerruf der Konzession beantragen.

Nach dem Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens, bei welchem der Kanton, weitere TU sowie bei Linien des Ortsverkehr das ARE und das BUWAL zur Stellungnahme gebeten werden, wird das BAV einen Entscheid fällen müssen und eine entsprechende Verfügung ausstellen. Diese kann bei der nächst höheren Instanz, in diesem Fall die Rekurskommission des UVEK, angefochten werden.

Bei Widerruf

Nach geltendem Recht gilt „für die der Betroffene nicht einzustehen hat, so leistet der Bund für nachgewiesenen Schaden eine angemessene Entschädigung. Der Bund kann auf Dritte zurückgreifen, die den Widerruf veranlasst haben“ (ADFV Art. 18 abs. 3).

Die Höhe der Entschädigung wird durch den Bund festgelegt.

Einschätzung des BAVs

Tritt der Widerruf ein, dann macht das BAV die Besteller aufmerksam, dass der Bund kein Interesse am Widerruf der bestehenden Konzession hat und, da der Bund an der Finanzierung der Strecke nicht beteiligt ist, wird er für eine Entschädigung des bisherigen Konzessionsinhabers bei den Bestellem vollständig Regress nehmen.

Ausgehend von einer möglichen Ausschreibung der Trolleybuslinien der vbl ag in der Stadt Luzern ist, auf Grund der vorhandenen Infrastruktur und des Fahrzeugparks sowie der Dauer der bestehenden Konzession, die Wahrscheinlichkeit einer Schadenersatzklage als sehr hoch einzuschätzen. Die Höhe der Klage ist sehr schwer abzuschätzen und dürfte die Millionengrenze spielend übersteigen.

Eine diesbezügliche Ausschreibung kann als falsches Signal für den öffentlichen Verkehr aufgefasst werden.

Das BAV kommt somit zum Schluss, dass von einem solchen Verfahren abzuraten ist und legt den Besteller nahe, eine Ausschreibung frühestens nach Konzessionsablauf ins Auge zu fassen.

Geme steht das BAV zu weiteren Fragen zur Verfügung und verbleibt

mit freundlichen Grüßen.

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Sektion Verkehr regional



Cornelia Appeltto Isenmann
Sektionschefin

Kopie an:

- Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern, Arsenalstrasse 43, Postfach, 6010 Kriens
- re, mul/aa

Kostenvergleich zwischen Trolleybus und Dieselbus	Linien 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 mit Trolleybus	Linien 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 mit Autobus
1. Ausgangslage Personalkosten (Annahme) Qualität der Verkehrsleistung: Sicherheit, Komfort, Anzahl Sitzplätze usw. (Annahme) Fahrzeugfolge / Reise- und Wartezeiten (Annahme) Umweltbelastungen: Ins Gewicht fallen Partikel- und Lärmemissionen	identisch identisch identisch tief	identisch identisch identisch hoch
2. Anschaffungskosten Anzahl Fahrzeuge Kosten pro Fahrzeug in SFr. Abschreibungsdauer in Jahren	34 1 100 000 15	34 600 000 10
3. Fahrzeugkosten 3.1. Fixe Kosten Abschreibungen und Kapitalkosten: Annuität bei 5% und 15 Jahren bzw. 10 Jahren Fahrleitungskosten Gleichrichterstation Total fixe Kosten 3.2. Variable Kosten Fahrstrom Treibstoff Zollrückerstattung Unterhalt und Betrieb Trolley Unterhalt und Betrieb Bus Total variable Kosten Total Fahrzeugkosten	10.415 7.736 Fr. 0.60 /km Fr. 0.05 /kWh 3 590 975 1 800 000 360 000 5 390 975 2.4 kWh/km Fr. 0.12 /kWh 50 L / 100 km Fr. 1.20 /L Fr. -0.58 /L 3 000 000 km (Fahrleistung) Fr. 1.20 /km 3 000 000 km (Fahrleistung) Fr. 1.15 /km 4 464 000 9 854 975	2 637 192 2 637 192 1 800 000 - 870 000 3 600 000 3 450 000 4 380 000 7 017 192
4. Kennzahlen Streckenlänge Fahrleistungen Fahrzeugkosten pro km-Leistung Personalkosten pro km-Leistung Totalkosten pro km-Leistung (ohne Marktkosten)	km km Fr. Fr. Fr.	30 3 000 000 3.28 3.90 7.18
5. Gesamtkosten Kostenvergleich auf der Basis von durchschnittlichen IST-Kosten	Fr. 21 554 975	18 717 192