VPB 58.78

(Entscheid des Bundesrates vom 4. Oktober 1993)

Art. 58 Abs. 1 EBG. Tragung der ungedeckten Betriebskosten einer neuen Buslinie der PTT-Betriebe.

- Analoge Anwendung der Bestimmmungen des Eisenbahngesetzes über Bundeshilfe auf neue Buslinien der PTT-Betriebe.

- Kein Rechtsanspruch auf Bundeshilfe beziehungsweise Beteiligung des Bundes an den ungedeckten Betriebskosten und demzufolge Zuständigkeit des Bundesrates zur Beurteilung einer Beschwerde gegen das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (Art. 99 Bst. h OG und Art. 72 Bst. a und 74 VwVG).

- Überprüfungsbefugnis des Bundesrates.

- Bundeshilfe kann nur gewährt werden, wenn die neue Buslinie dem allgemeinen Verkehr dient und unentbehrlich ist.

- Die Unentbehrlichkeit ist zu verneinen, wenn ein anderes öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht und es der Bevölkerung mit vertretbarem Aufwand möglich ist, dieses zu benutzen.

Art. 58 al. 1 LCF. Paiement des frais non couverts d'une nouvelle ligne de bus de l'Entreprise des PTT.

- Application par analogie des dispositions sur l'aide fédérale contenues dans la loi sur les chemins de fer aux nouvelles lignes de bus de l'Entreprise des PTT.

- Pas de droit à l'aide fédérale ni à la participation de la Confédération aux dépenses d'exportation non couvertes et, par conséquent, compétence du Conseil fédéral pour connaître d'un recours dirigé contre le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (art. 99 let. h OJ et art. 72 let. a et 74 PA).

- Pouvoir d'examen du Conseil fédéral.

- L'aide fédérale ne peut être accordée que si la nouvelle ligne de bus sert au trafic général et est indispensable.

- Pas de caractère indispensable lorsqu'un autre moyen de transport public est à disposition et qu'il est possible d'exiger de la population qu'elle l'utilise.

Art. 58 cpv. 1 LFer. Pagamento delle spese d'esercizio non coperte di una nuova linea di autopostali dell'Azienda delle PTT.

- Applicazione analogica delle disposizioni sul soccorso della Confederazione di cui nella legge sulle Ferrovie federali svizzere alle nuove linee di autopostali dell'Azienda delle PTT.

- Nessun diritto al soccorso della Confederazione né alla partecipazione alle spese d'esercizio non coperte e conseguentemente competenza del Consiglio federale per giudicare un ricorso contro il Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie (art. 99 lett. h OG e art. 72 lett. a e art. 74 PA).

- Potere d'esame del Consiglio federale.

- Il soccorso della Confederazione può essere accordato se la nuova linea di bus serve il traffico generale ed è indispensabile.

- Indispensabilità negata se è a disposizione un altro mezzo di trasporto pubblico ed è possibile che la popolazione lo utilizzi con dispendio accettabile.

I

A. Am 19. April 1989 / 28. Mai 1991 hatte das EVED den Schweizerischen Post-, Telefon- und Telegrafenbetrieben (PTT-Betriebe) die Bewilligung erteilt, für die Dauer eines dreijährigen Versuchsbetriebes die öffentliche Verkehrsbedienung auf der Strecke Einsiedeln Bahnhof-Bennau-Biberbrugg Bahnhof zu übernehmen. Am 10. April 1992 stellten die PTT-Betriebe dem Bundesamt für Verkehr (BAV) das Gesuch um Erteilung der definitiven Verkehrsrechte für die genannte Strecke.

Dem Gesuch der PTT-Betriebe ist zu entnehmen, dass sich die Zahl der Reisenden in der Zeit von 1989 bis 1991 (jeweils Juni-November) von 17 621 auf 22 848 erhöht habe und für die Zukunft nur noch geringfügige Frequenzsteigerungen zu erwarten seien. Die Kostendeckung habe 1990/1991 51 % erreicht. Die Linie habe innert kurzer Zeit für das Dorf Bennau und die Siedlungsgebiete Schnabelsberg und Schwyzerbrüggli eine grosse regionale Bedeutung erlangt. Der Kanton Schwyz sei bereit, sich weiterhin am Betriebsdefizit dieser Linie zu beteiligen; die PTT-Betriebe würden den Bundesanteil bis zu höchstens 50 % des Betriebsdefizites übernehmen.

B. Am 4. Juli 1992 erteilte das EVED den PTT-Betrieben die Verkehrsrechte für die genannte Strecke ab Fahrplanwechsel 1992 für die Dauer von zehn Jahren, das heisst bis Fahrplanwechsel 2002 (Ziff. 1 des Dispositivs). Die ungedeckten Betriebskosten sind vollumfänglich vom Kanton Schwyz und den direktinteressierten Kreisen zu übernehmen (Ziff. 2 des Dispositivs); die Bewilligung erlischt, sobald die Kostendeckung nicht mehr gewährleistet ist (Ziff. 3 des Dispositivs). Ziff. 4 und 5 des Dispositivs regeln Meldepflicht und Eröffnung der Verfügung.

Der Begründung ist zu entnehmen, dass Einsiedeln und Biberbrugg über Stationen der Südostbahn (SOB) verfügten, weshalb der Betrieb einer Buslinie Einsiedeln Bahnhof-Bennau-Biberbrugg Bahnhof der absoluten Notwendigkeit entbehre. Daher seien Bundesleistungen nach Art. 58 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) ausgeschlossen.

C. Mit Eingabe vom 27. Juli 1992 führt der Kanton Schwyz, vertreten durch den Regierungsrat, Beschwerde beim Bundesrat. Er beantragt, «Ziff. 2-5 der angefochtenen Verfügung seien aufzuheben und es seien die anteilmässigen Bundesleistungen für den definitiven Busbetrieb Einsiedeln-Bennau-Biberbrugg gemäss Eisenbahngesetz im Sinne des Gesuchs der PTT auszurichten. Eventuell sei in Gutheissung der Beschwerde das EVED zum Erlass einer entsprechend neuen Verfügung auf Beitragsleistungen

des Bundes zu verhalten.»

In der Begründung führt der Beschwerdeführer an, es handle sich bei der fraglichen Buslinie um eine Regionallinie, die im Sinne der massgeblichen Vorschriften nötig und nicht vom Kanton allein zu tragen sei ...

D. Mit Vernehmlassung vom 5. Oktober 1992 beantragt das EVED, die Beschwerde unter Kostenfolge abzuweisen. Es hält daran fest, dass die fraglichen Siedlungen bereits durch ein anderes öffentliches Verkehrsmittel erschlossen und untereinander verbunden seien, weshalb eine Buslinie nicht absolut notwendig sei und Bundeshilfe nicht gewährt werden könne.

E. In der Replik vom 17. Dezember 1992 hält der Regierungsrat an seinen Anträgen und Vorbringen fest, desgleichen das EVED in der Duplik vom 22. Januar 1993.

F. In der Folge hat die Instruktionsbehörde zusätzliche Abklärungen zur Frage getroffen, ob das Eisenbahngesetz überhaupt auf Fälle der vorliegenden Art anwendbar sei. Sie hat dazu am 7. Mai 1993 dem EVED verschiedene Fragen gestellt, die dieses am 11. Juni 1993 beantwortet hat. Der Beschwerdeführer hat mit Brief vom 24. Juni 1993 diese Unterlagen zur Stellungnahme erhalten, aber darauf verzichtet, sich dazu vernehmen zu lassen.

...

II

1.1. Die angefochtene Verfügung regelt zwei verschiedene Fragen. Zum einen erteilt das EVED den PTT-Betrieben die Verkehrsrechte für die Strecke Einsiedeln Bahnhof-Bennau-Biberbrugg Bahnhof (vgl. Art. 1 Abs. 1 Bst. a des Postverkehrsgesetzes vom 2. Oktober 1924 [PVG], SR 783.0, und Art. 2 Abs. 1 Bst. e der V vom 22. Juni 1970 zum PTT-Organisationsgesetz, SR 781.01). Zum andern lehnt das EVED es ab, den Bund an den ungedeckten Betriebskosten der Buslinie zu beteiligen. Im vorliegenden Fall streitig ist einzig die zweite Frage nach der Bundeshilfe. Der Bundesrat ist nach Art. 72 Bst. a und 74 VwVG für die Beurteilung der Beschwerde zuständig, wenn die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht unzulässig ist.

Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde ist nach Art. 99 Bst. h OG unter anderem ausgeschlossen gegen Verfügungen betreffend die Verweigerung von Beiträgen, auf die das Bundesrecht keinen Anspruch einräumt. Ein Anspruch besteht nach der Praxis des Bundesgerichts, wenn die Voraussetzungen eines Beitrages in einem Erlass (Gesetz oder Verordnung) erschöpfend umschrieben werden und der Entscheid über die Ausrichtung des Beitrages nicht dem Ermessen der Verwaltung anheimgestellt ist. Verbleibt der Verwaltung bloss hinsichtlich einzelner Beitragsvoraussetzungen ein gewisser Beurteilungsspielraum oder kann sie innerhalb bestimmter Grenzen den Beitragssatz festlegen, so schliesst dies einen Anspruch auf einen Bundesbeitrag noch nicht aus (BGE 99 Ib 422, BGE 100 Ib 342 und BGE 110 Ib 300). Ermessen ist dagegen dann zu vermuten, wenn die Behörde ermächtigt wird, Beiträge zu bewilligen. Solche «Kann-Bestimmungen» sprechen gegen einen Rechtsanspruch auf Bundesbeiträge, sofern nicht Hinweise vorliegen, die das Gegenteil belegen (vgl. namentlich BGE 110 Ib 153 E. 1b, BGE 110 Ib 300 E. 1 und BGE 117 Ib 228 E. 2b).

1.2. Die Art. 58 und 60 im siebenten Abschnitt des Eisenbahngesetzes regeln die Bundeshilfe an notleidende konzessionierte Bahnunternehmen. Nach Art. 95 Abs. 2 EBG finden diese Bestimmungen sinngemäss Anwendung auf Strassentransportdienste, die Bahnen des allgemeinen Verkehrs ersetzen, und auf die dem allgemeinen Verkehr dienenden konzessionierten Automobil- und Trolleybuslinien. In der V vom 19. Dezember 1958 über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes (im folgenden: Verordnung, SR 742.101.1) hat der Bundesrat die Hilfe an konzessionierte Autobus- und Trolleybusunternehmen (Art. 27 ff.) näher geregelt.

Obwohl die PTT-Betriebe nicht zu den konzessionierten Transportunternehmen zu zählen sind (vgl. Art. 11 Abs. 2 der VV II vom 4. Januar 1960 zum BG betreffend den Postverkehr [Automobilkonzessionsverordnung], SR 744.11) und im vorliegenden Fall die fragliche Buslinie auch nicht eine Bahn des allgemeinen Verkehrs ersetzt, hat das EVED die erwähnten Bestimmungen im vorliegenden Fall per analogiam angewendet. Dies entspricht der Praxis, die das Departement seit 1972 bei neuen Buslinien und Teilstrecken der PTT-Betriebe konstant und unbestritten verfolgt. In der Stellungnahme vom 11. Juni 1993 begründet das EVED diese Praxis damit, dass die Anwendung des Eisenbahngesetzes die aus verkehrspolitischer Sicht angestrebte Harmonisierung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gewährleiste. Etwas anderes könne auch nicht aus Art. 8 des BG vom 4. Oktober 1985 über den Transport im öffentlichen Verkehr (Transportgesetzes [TG], SR 742.40) abgeleitet werden: Das Grundangebot, das die Transportunternehmen anböten, werde nach dem Eisenbahngesetz finanziert; wenn Kantone und Gemeinden Sonderwünsche anbrächten, komme Art. 8 TG zur Anwendung, wonach Zusatzleistungen nur gegen volle Entschädigung durch die Gesuchsteller zu erbringen
seien. Weiter sei darauf hinzuweisen, dass die laufende Revision des Eisenbahngesetzes (Art. 49 ff.) für die Abgeltung der ungedeckten Kosten des Verkehrsangebotes die Gleichstellung der Postautodienste mit den übrigen konzessionierten Automobillinien vorsehe.

Der Bundesrat schliesst sich diesen Argumenten an, die sich aus dem Gebot der rechtsgleichen Behandlung der verschiedenen Verkehrsträger herleiten. Er geht daher im folgenden davon aus, dass die vorgenannten Bestimmungen über die Bundeshilfe an konzessionierte Autobus- und Trolleybusunternehmen auch auf neue Buslinien der PTT-Betriebe anwendbar sind und der vorliegende Fall im Lichte dieser Bestimmungen zu beurteilen ist.

1.3. Es fragt sich, ob die erwähnten Bestimmungen des Eisenbahngesetzes einen Anspruch auf Bundeshilfe gewähren, was der Regierungsrat zu bejahen scheint.

Nach Art. 58 Abs. 1 EBG und Art. 27 der Verordnung kann der Bund konzessionierten Autobus- und Trolleybusunternehmen unter anderem Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes gewähren. Die Bestimmungen verwenden somit die bloss ermächtigende «Kann-Form». Es verhält sich insofern anders als bei der seinerzeit vom Bundesgericht beurteilten Beschwerde betreffend Bundeshilfe an die Deckung der Defizite konzessionierter Automobilunternehmen (BGE 96 I 255). Dieser Fall war nach der damals geltenden Verordnung vom 15. Oktober 1965 über Defizitdeckung bei konzessionierten Automobilunternehmungen (VDKA, AS 1965 897) zu beurteilen, welche die verpflichtende «Ist-Form» verwendete (BGE 96 I 259 E. 1). Diese Verordnung, die sich im übrigen nicht auf das Eisenbahngesetz, sondern auf das Postverkehrsgesetz und das PTT-Organisationsgesetz stützte, wurde auf Ende 1971 aufgehoben und durch die Art. 27 ff. (Änderung vom 30. August 1972) der Verordnung über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes ersetzt (AS 1972 1767). Damit wurde für die konzessionierten

Autobus- und Trolleybusunternehmen hinsichtlich Bundeshilfe die Regelung des Eisenbahngesetzes übernommen.

Die in diesem Gesetz und in Art. 27 der Verordnung verwendete «Kann-Form» spricht gegen einen Rechtsanspruch auf Bundeshilfe, was die Materialien bestätigen: Art. 58 EBG soll die seit 1918 mit wenigen Unterbrüchen immer wieder notwendig gewordene Stützung einzelner Bahnunternehmen zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes auch unter der Herrschaft des Eisenbahngesetzes ermöglichen und lehnt sich an die vorher angewendeten Bestimmungen des BB vom 3. Oktober 1951 über eine vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffahrtunternehmen an. Eine Verpflichtung, allen notleidend gewordenen Bahnunternehmen ständig Hilfe zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes zu gewähren, umschloss das nicht, wie in der Botschaft des Bundesrates ausdrücklich festgehalten wurde. Solches sei nie beabsichtigt gewesen und könne nicht Aufgabe des Bundes sein. Hilfe könne nur Unternehmen gewährt werden, deren Verkehrsbedienung für den allgemeinen Verkehr des Landes oder eines grösseren Landesteils unentbehrlich sei (Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 3. Februar 1956 zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes, BBl 1956 I 262 und 264). Dass Art. 28 Abs. 1 der Verordnung die verpflichtende «Ist-Form»
verwendet, ändert daran nichts. Er kommt nicht auf gegen die bereits genannten «Kann-Bestimmungen» im Gesetz und in der Verordnung, zumal auch Art. 61 EBG den Schluss stützt, dass kein Rechtsanspruch auf Bundeshilfe besteht. Dieser bestimmt, dass der Bundesrat über die Bundeshilfe «im Rahmen der zu diesem Zweck von der Bundesversammlung beschlossenen Kredite» entscheidet. Zwar stammt diese Bestimmung aus der Zeit vor dem Inkrafttreten von Art. 99 Bst. h OG. Sie blieb aber 1990 beim Erlass des BG vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz [SuG], SR 616.1) materiell unverändert (vgl. Ziff. 16 im Anhang). Dies berechtigt zur Annahme, dass der Gesetzgeber Bundeshilfe nach wie vor nur im Rahmen der bewilligten Kredite gewähren will, was gegen einen Rechtsanspruch spricht (vgl. VPB 39.44, S. 9 f.; VPB 41.27, S. 95; Botschaft des Bundesrates vom 15. Dezember 1986 zu einem Bundesgesetz über Finanzhilfen und Abgeltungen, BBl 1987 I 402 ff.).

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass kein Anspruch auf Bundeshilfe besteht. Daher ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht ausgeschlossen und die Verwaltungsbeschwerde an den Bundesrat zulässig.

1.4. Der Beschwerdeführer ist durch die angefochtene Verfügung berührt und hat ein schutzwürdiges Interesse an deren Anfechtung (Art. 48 Bst. a VwVG). Auf die form- und fristgerecht eingereichte Beschwerde (Art. 50-52 VwVG) ist somit einzutreten.

2. Das EVED hat die Verweigerung der Finanzhilfe nach Art. 58 EBG im wesentlichen damit begründet, ein Busbetrieb für die Strecke Einsiedeln-Bennau-Biberbrugg sei nicht unentbehrlich, weil die Südostbahn parallel eine Eisenbahnlinie betreibe. Es stützt sich hiefür auf Art. 58 Abs. 1 EBG, der Bundeshilfe auf Bahnunternehmen beschränkt, die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend unentbehrlich sind. Nach Art. 32 Abs. 1 der Verordnung gilt diese Bedingung auch für Autobus- und Trolleybuslinien oder Teilstrecken. Weil die Buslinien und Teilstrecken der PTT-Betriebe seit 1972 gleich behandelt werden wie die genannten Unternehmen (E. 1.2 hiervor), ist es folgerichtig, neue Postauto-Linien ebenfalls nur dann zu unterstützen, wenn sie für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend unentbehrlich sind.

Die Unentbehrlichkeit einer Verkehrsbedienung stellt einen unbestimmten Gesetzesbegriff dar, bei dessen Anwendung der Bundesrat dem zuständigen Fachdepartement regelmässig einen gewissen Beurteilungsspielraum einräumt. Die Anwendung solcher unbestimmter Gesetzesbegriffe kann von einer Verwaltungsjustizbehörde oft nur schwer überprüft werden, weshalb hier der Verwaltungsbehörde in der Regel der gleiche Beurteilungsspielraum eingeräumt wird wie im Bereich von Fragen technischer Natur (BGE 115 Ib 131 ff.; VPB 42.99; Imboden Max / Rhinow René A. / Krähenmann Beat, Schweizerische Verwaltungsrechtsprechung, Basel / Frankfurt am Main 1990, Nr. 66/B/IId). In diesem Rahmen ist der angefochtene Entscheid zu prüfen.

3. Der Beschwerdeführer rügt, das EVED habe Art. 28 der Verordnung verletzt, indem es angenommen habe, dass die fragliche Buslinie entbehrlich sei, weil sie dem Ortsverkehr diene. Das treffe aber nicht zu, weil die mit der Linie zu bedienenden Siedlungsgebiete (Schwyzerbrüggli, Bennau, Schnabelsberg) ausserhalb des Einzugsbereichs der Orte Einsiedeln und Biberbrugg und der dort befindlichen Bahnstationen lägen.

Nach Art. 58 Abs. 1 EBG kann Bundeshilfe gewährt werden, wenn zwei Voraussetzungen erfüllt sind: Die neue Linie muss dem allgemeinen Verkehr dienen, und sie muss unentbehrlich sein (vgl. auch Wegleitung des Bundesamtes für Verkehr vom 11. Dezember 1990 zur Angebotsgestaltung und Finanzierung des Regionalverkehrs).

3.1. Was die erste Bedingung betrifft, bestimmt Art. 28 der Verordnung, den der Regierungsrat anruft, dass der Ortsverkehr von der Bundeshilfe ausgeschlossen ist. Daraus den Umkehrschluss zu ziehen, dass Bundeshilfe in jedem Fall und ohne weiteres an Linien gewährt werden kann, die nicht dem Ortsverkehr dienen, wäre jedoch verfehlt; denn auch für solche Linien gilt die zweite Bedingung von Art. 58 Abs. 1 EBG, wonach die Verkehrsverbindung unentbehrlich sein muss. Selbst wenn man also mit dem Beschwerdeführer annimmt, dass die fragliche Buslinie nicht dem Ortsverkehr, sondern dem allgemeinen Verkehr dient und damit die erste Bedingung erfüllt, entbindet dies nicht von der Prüfung der zweiten Bedingung, nämlich, ob sie unentbehrlich ist.

3.2. Was die zweite Bedingung für Bundeshilfe angeht, verneint das EVED in seiner Praxis Unentbehrlichkeit dann, wenn ein anderes öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht und es der Bevölkerung mit vertretbarem Aufwand möglich ist, dieses zu benutzen. In einem solchen Fall ist eine neue Verkehrsverbindung nicht nötig. Dass das EVED bei dieser Lage nicht darauf abstellt, ob die fragliche Verbindung ein breites Interesse findet und wie die Rechnungsergebnisse aus dem Versuchsbetrieb lauten, lässt sich aus der Sicht des Bundesrates nicht beanstanden. Diese Umstände mögen zwar belegen, dass die neue Linie wünschbar ist, beweisen aber nicht deren Notwendigkeit, wenn es der Bevölkerung mit vertretbarem Aufwand möglich ist, das andere Verkehrsmittel zu benutzen. Angesichts der knappen Bundesmittel nicht beanstanden lässt sich auch, dass das EVED an die Notwendigkeit einer neuen PTT-Linie hohe Anforderungen stellt und verlangt, dass die neue Linie absolut notwendig ist. Die Anforderungen, welche eine neue Linie in dieser Hinsicht erfüllen muss, um Bundeshilfe zu erhalten, sind somit strenger als bei der Konzessionierung eines Versuchsbetriebs, für die - neben anderen Bedingungen - ein Bedürfnis an der fraglichen Linie
genügt. Das Bedürfnis umfasst nicht nur das unbedingt Notwendige; es ist beispielsweise schon dann zu bejahen, wenn die neue Linie Zeitgewinn bringt oder grösseren Komfort bietet als das andere Verkehrsmittel, ohne dass sich deswegen schon sagen lässt, die neue Linie sei absolut notwendig (VPB 41.27, S. 95).

4. Im vorliegenden Fall steht fest, dass die Strecke Einsiedeln-Biberbrugg von der Südostbahn bedient wird. Fest steht weiter, dass die Siedlung Schwyzerbrüggli etwa 0,8 beziehungsweise 1 km und das Dorf Bennau (Kirche) etwa 1,1 km von der Bahnstation Biberbrugg entfernt liegen. Wenn das EVED diese Distanzen zur Bahnstation für die Bewohner der beiden Siedlungen

als vertretbar betrachtet, hat es damit den Beurteilungsspielraum nicht überschritten, den ihm der Bundesrat zugesteht (E. 2 hiervor). Auch der Beschwerdeführer hält jedenfalls bei Schwyzerbrüggli eine Distanz von 800 m für vertretbar, selbst wenn er sie als Grenzfall betrachtet. Das Departement hat daher zu Recht angenommen, dass die Buslinie für die genannten Siedlungen nicht absolut notwendig ist; unerheblich ist in diesem Zusammenhang, dass die Station Biberbrugg auf dem Gebiet der Gemeinde Feusisberg liegt, wie der Beschwerdeführer einwendet. Den Beurteilungsspielraum nicht überschritten hat das EVED auch bei der Siedlung Schnabelsberg, selbst wenn diese mit etwa 2 km rund doppelt so weit wie die beiden andern Siedlungen vom nächsten Bahnhof entfernt liegt. Der Zwang, unter den heutigen Umständen die Bundesmittel haushälterisch einzusetzen und nur absolut nötige neue Linien zu unterstützen, rechtfertigt aus der Sicht des Bundesrates den Entscheid des EVED auch in diesem Punkt (vgl. VPB 41.27, S. 95 f.). Dass damit Kantone «bestraft» werden, die erst seit wenigen Jahren die bessere Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorantreiben, mag aus der Sicht des Beschwerdeführers nahe liegen. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, dass wie erwähnt die Lage des Bundeshaushaltes bei solchen Entscheiden berücksichtigt werden darf und muss (BBl 1987 I 402 ff.).

Am Ergebnis ändert - entgegen der Ansicht des Beschwerdeführers - auch nichts, wenn man die Buslinie als Ganzes betrachtet. Die Strecke zwischen Einsiedeln und Biberbrugg wird durch die Südostbahn bedient, weshalb für die Buslinie - auch als Ganzes betrachtet - keine absolute Notwendigkeit besteht, selbst dann nicht, wenn man annähme, sie diene dem allgemeinen Verkehr. Aus dem Entscheid des Bundesgerichts in BGE 96 I 255, der die Frage des Bedürfnisses für einen Parallelverkehr in der Agglomeration Zug betraf, ergibt sich nichts anderes, weil die tatsächlichen Verhältnisse (z. B. Bevölkerungszahl der Siedlungsgebiete) anders liegen. Zudem stellt die Praxis heute mit guten Gründen sehr strenge Anforderungen an den Nachweis der Unentbehrlichkeit einer neuen Linie (E. 3.2 hiervor).

Die Frage, auf die der Beschwerdeführer in diesem Zusammenhang eingeht, nämlich, ob die Linie vorwiegend dem Ortsverkehr oder dem allgemeinen Verkehr dient, kann unter diesen Umständen offen bleiben, weil die Linie nicht unentbehrlich ist (E. 3.1 hiervor). Was der Beschwerdeführer zur Auslegung des Begriffes «Ortsverkehr» (Art. 28 der Verordnung) vorträgt, ist daher - auch hinsichtlich der Willkürrüge - für den Entscheid nicht massgeblich. Letztlich kann es auch nicht darauf ankommen, wieweit Bahn und Bus die gleichen Siedlungsräume bedienen oder nicht, weil wie erwähnt die Distanzen zwischen den fraglichen Siedlungen und den nächsten Bahnstationen vertretbar sind.

5. ...

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass das EVED mit der angefochtenen Verfügung weder den rechtserheblichen Sachverhalt unrichtig festgestellt noch Bundesrecht verletzt hat.

6. Die Beschwerde ist daher abzuweisen.

Da der Streitgegenstand vermögensrechtliche Interessen betrifft, hat der Beschwerdeführer als unterliegende Partei die Verfahrenskosten zu tragen (Art. 63 Abs. 1 und 2 VwVG).

Dokumente des Bundesrates