

Herrn  
Dr. Max Friedli  
Direktor  
Bundesamt für Verkehr BAV  
CH-3003 **Bern**

Bern, 26. Juni 2009

## **Verordnungen Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr**

**Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

---

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu den Verordnungen betreffend die Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE) – insbesondere die Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV), die Verordnung über die Videoüberwachung im öffentlichen Verkehr (VüV-öV), die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB), die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehr (ARPV) und die neue Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) sowie die Sammelverordnung RöVE – Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

## I. Grundsätzliche Bemerkungen

Gemäss der Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr [RöVE]) vom 9. März 2007 ist das oberste verkehrspolitische Ziel von RöVE die Sicherung eines attraktiven und leistungsfähigen Systems im öffentlichen Verkehr. Dieses Ziel könne nur erreicht werden, wenn schrittweise die Effizienz verbessert und das Kosten-Nutzen-Verhältnis optimiert würden. Mit der Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für die öffentliche Hand strebe der Staat an, mit den bedeutenden Summen, die dem System öffentlicher Verkehr zukommen, deutlich höheren Nutzen zu erhalten: Für denselben Aufwand soll mehr öffentlicher Verkehr realisiert werden, dasselbe Verkehrsvolumen soll mit weniger Abgeltung erhältlich sein. Die klare Trennung von politischen und unternehmerischen Funktionen sowie Verantwortlichkeiten von Bund und Kantonen sei dafür eine wichtige Voraussetzung.<sup>1</sup>

Im Anhörungsbericht (S. 9) ist unter den Titeln „Gesamtwirtschaftliche Auswirkung“ und „Auswirkungen auf verschiedene Gesellschaftsgruppen“ denn auch nachzulesen, dass die Effizienzsteigerungen im öffentlichen Verkehr ein verbessertes Kosten-Nutzen-Verhältnis beim Einsatz der öffentlichen Mittel ermöglichten. Damit werde dem finanzpolitischen Ziel der Konsolidierung des Bundeshaushalts Rechnung getragen. Insgesamt ermöglichten die Massnahmen zudem einen verstärkten Wettbewerb im öffentlichen Verkehr (ohne die bestehenden Unternehmen quasi schutzlos einem „freien Wettbewerb“ auszuliefern). Obschon die Stossrichtung von RöVE damit klar zu sein scheint, hegen wir nach Kenntnisnahme gewisser zur Diskussion stehender Verordnungsentwürfe einige Zweifel daran, ob mit diesen den vorgenannten Zielsetzungen tatsächlich nachgelebt wird.

In der Folge verzichten wir bewusst darauf, auf alle 15 Verordnungsentwürfe im Detail einzugehen, und nehmen ausschliesslich zu jenen Stellung, in denen u.E. von den besagten Zielsetzungen (mehr Wettbewerb und Effizienz, verbessertes Kosten-Nutzen-Verhältnis, Konsolidierung des Bundeshaushalts) am augenfälligsten abgewichen wird. Es sind dies namentlich die E-VPB, die E-ARPV und die E-KFEV.

## II. Detailbemerkungen

### 2.1 Verordnung über die Personenbeförderung (VPB)

In **Art. 6 E-VPB** (Personenbeförderungen mit Konzessionspflicht) stören wir uns grundsätzlich daran, dass für linienverkehrsähnliche Fahrten sowie für Flughafentransfers eine Konzessionspflicht erforderlich sein soll. Wir sind der Meinung, dass diesbezüglich der nicht-konzessionelle Wettbewerb durchaus spielen darf und kann. **Wir beantragen aus diesem Grund, die entsprechenden Bst. d und e ersatzlos zu streichen.**

Wir können es ferner nicht verstehen, dass gewisse Beförderungsarten im Binnenverkehr wie z.B. der Bedarfsverkehr ohne Erschliessungsfunktion, Arbeitnehmer- oder Schülertransporte nach wie vor der kantonalen Bewilligungspflicht unterstellt werden, nur weil sie scheinbar parallel zu den bestehenden Angeboten des öffentlichen Verkehrs (öV), welche die öffentliche Hand mitfinanziert, geführt werden. **Wir beantragen daher, den entsprechenden Art. 7 E-VPB ersatzlos zu streichen.**

Wir begrüssen und befürworten die Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal (**Art. 8 E-VPB**). Dies entspricht grundsätzlich einem verstärkten Wettbewerb. Wir können es jedoch nicht nachvollziehen, dass im gleichen Atemzug die heute geltende Bestimmung übernommen

---

<sup>1</sup> BBl 2007 2690

werden soll, wonach geplante Fahrten gemäss Art. 8 Abs. 1 E-VPB, die mit den bestehenden Fahrten oder Fahrketten des Linienverkehrs vergleichbar oder auf deren Benutzerinnen und Benutzer ausgerichtet sind, trotzdem dem Personenbeförderungsregal unterstellt werden können. Dies lediglich in der Absicht, zu verhindern, dass offenbar parallel zum konzessionierten oder bewilligten Verkehr andere Angebote zugelassen würden. **Wir beantragen deshalb, Art. 8 Abs. 2 E-VPB ersatzlos zu streichen.**

Im Weiteren erachten wir es als falsch, dass betreffend die Voraussetzungen zur Erteilung von Konzessionen (**Art. 11 E-VPB**) die geltenden Regelungen praktisch unverändert übernommen werden sollen. In erster Linie sprechen wir uns im entsprechenden **Abs. 1 Bst. a** gegen den Vorbehalt hinsichtlich der Wahrung der Interessen der Raumplanung und des Umweltschutzes aus und beantragen, den Passus „insbesondere keine wesentlichen Interessen der Raumplanung und des Umweltschutzes entgegenstehen“ ersatzlos zu streichen.

Zudem verstehen wir unter der wirtschaftlichen Erbringung einer geplanten Transportleistung grundsätzlich, dass die Transportunternehmen die anfallenden Kosten auch tatsächlich alleine durch ihre Einnahmen decken können, und nicht, dass die öffentliche Hand einen Teil dieser Kosten übernehmen muss (wie dies im Anhang zum Anhörungsbericht [S. 30] vermerkt wird).

Nicht zuletzt erachten wir im Zusammenhang mit vorgenanntem **Art. 11 E-VPB** auch **Abs. 1 Bst. b** als überflüssig, der die Konzessionerteilung von der Erfüllung zweier Kriterien abhängig macht, die dafür sorgen sollen, dass zum bestehenden Angebot anderer Transportunternehmen keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen. **Wir beantragen, Abs. 1 Bst. b ersatzlos zu streichen.**

## 2.2 Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Gemäss dem Anhang zum Anhörungsbericht (S. 64) sollen nebst den Abgeltungen nur noch in Ausnahmefällen Finanzhilfen in Form des vollständigen Zinserlasses auf bedingt rückzahlbaren oder rückzahlbaren Darlehen gewährt werden. Da solche Finanzhilfen u.E. den eingangs erwähnten Zielsetzungen von RöVE grundsätzlich zuwiderlaufen, verlangt strasseschweiz, dass darauf komplett verzichtet wird. **Wir beantragen demnach, Art. 1 Bst. c E-ARPV ersatzlos zu streichen.**

Wir begrüssen und unterstützen die in **Art. 6 E-ARPV** verankerten Abgeltungsvoraussetzungen als einen Schritt in die richtige Richtung. U.E. ist allerdings der in **Art. 6 Abs. 1 Bst. f** stipulierte Begriff der „minimalen Wirtschaftlichkeit“ zu vage. Eine Linie im Angebot des regionalen Personenverkehrs sollte nach unserem Dafürhalten mindestens die Unterhalts- und Betriebskosten (insbesondere die Personalkosten) decken. Wir regen deshalb an, am besten bereits in der ARPV oder aber dann spätestens in der in Aussicht gestellten Richtlinie eine griffigere Formulierung zu verwenden.

In **Art. 7 E-ARPV** (Angebot im regionalen Personenverkehr) sind wir der Auffassung, dass die Verdichtung des Angebots über den Stundentakt hinaus nicht von den Zielen der Raumordnung und des Umweltschutzes abhängig gemacht werden soll und kann, sondern dafür allein die Wirtschaftlichkeit ausschlaggebend sein muss. **Wir beantragen deshalb, die Formulierung „es die Ziele der Raumordnung oder des Umweltschutzes verlangen“ in Art. 7 Abs. 4 Bst. b ersatzlos zu streichen.**

Gemäss **Art. 25 E-ARPV** (Bonus-Malus-System) ist die Anwendung des Bonus-Malus-Systems freiwillig. Wir sind der festen Meinung, dass dieses System nicht freiwillig, sondern zwingend und obligatorisch Bestandteil einer Zielvereinbarung zu sein hat. Die Kann-Formulierung in Art. 25 Abs. 1 muss im Sinne unseres Antrags ersetzt werden.

Das **4. Kapitel E-ARPVE** (Finanzhilfen) lehnt strasseschweiz – wie hiavor bereits erwähnt – grundsätzlich ab. Wir sprechen uns damit sowohl gegen Staatsgarantien (1. Abschnitt) sowie

die Umwandlung oder Sistierung unverzinslicher Darlehen (2. Abschnitt)<sup>2</sup> als auch dagegen aus, dass der Bund Beiträge und unverzinsliche Darlehen gewährt (3. Abschnitt). Finanzhilfen kommen einer Verzerrung des Wettbewerbs gleich und tragen prinzipiell dem finanzpolitischen Ziel der Konsolidierung des Bundeshaushalts keine Rechnung.

### 2.3 Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV)

Den **4. Abschnitt E-KFEV** (Rechnerische Trennung von Verkehr und Infrastruktur) können wir besonders unterstützen. Es ist u.E. in der Tat von eminenter Bedeutung, zu wissen, wohin die Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand fließen, so wie dies auch im Anhang zum Anhörungsbericht (S. 103) richtigerweise festgehalten ist.

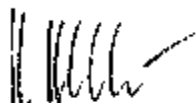
In **Art. 13 E-KFEV** (Formen der Finanzierung) sprechen wir uns wiederum gegen Finanzhilfen aus. Art. 13 Abs. 1 ist entsprechend anzupassen; Art. 13 Abs. 2 und Abs. 4 sind ersatzlos zu streichen.

Nicht zuletzt ist in **Art. 16 E-KFEV** (Finanzierung der Investitionen) Abs. 3, wonach bei Erfordernis weiterer Investitionsmittel zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt werden, ersatzlos zu streichen. Als Konsequenz davon wird **Art. 17 E-KFEV** (Rückzahlung der Darlehen) obsolet und kann ebenfalls gestrichen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär



Hans Koller

---

<sup>2</sup> Insbesondere die Sistierung von Darlehensrückzahlungen sowie die Umwandlung von rückzahlbaren in bedingt rückzahlbare Darlehen.