

**Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)**  
**Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)**  
**Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)**  
**Gruppa svizra per las regiuns da muntogna (SAB)**

CH-3001 Bern · Seilerstrasse 4 · Postfach 7836 · Tel. 031 382 10 10 · Fax 031 382 10 16  
Internet: <http://www.sab.ch> E-mail: [info@sab.ch](mailto:info@sab.ch) Postkonto: 50 - 6480-3



Bern, 15. Mai 2009  
TE / I309 / I340 / I350

Herr Direktor  
Max Friedli  
Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

[julie.vomberg@bav.admin.ch](mailto:julie.vomberg@bav.admin.ch)

## **Stellungnahme der SAB zu den Verordnungen betreffend Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über das randvermerkte Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 23 Kantone, rund 700 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Wir haben die Verordnungsentwürfe analysiert, beschränken uns in unserer Stellungnahme aber auf einige aus Sicht der Berggebiete wesentliche Punkte.

### **Verordnung über die Personenbeförderung (VPB)**

Die VPB regelt im Zusammenspiel mit der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) die **Grundversorgung** mit dem öffentlichen Verkehr. In der VPB ist dabei die Erschliessungsfunktion für Siedlungsgebiete ab **mindestens 100 Einwohnern** zentral (Art. 5 VPB). Diese Bestimmung wurde unverändert von Art. 5, Abs. 4 der bestehenden Abgeltungsverordnung übernommen und wird von uns ausdrücklich begrüsst. Eine Erhöhung dieser Grenze von 100 Einwohnern auf 200 würde einen massiven Abbau der Grundversorgung bedeuten. Rund 170 Gemeinden würden nicht mehr mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Ein derartiger Abbau könnte von uns nicht hingenommen werden.

Bezüglich der VPB möchten wir positiv hervorstreichen, dass die Bestimmungen über den **Transport von Flugpassagieren** zu touristischen Orten gemäss der erst kürzlich erfolgten Revision übernommen wurden.

Ebenfalls positiv werten wir die neu vorgesehene Möglichkeit einer **Gebietskonzession** (VPB Art. 10). Diese Gebietskonzession kann vor allem in dünn besiedelten ländlichen Räumen Sinn machen, wo alternative Mobilitätslösungen wie Sammeltaxis oder Rufbusse zum Einsatz kommen.

In Art. 61 der VPB werden als Ausschlusskriterium für den Transport im konzessionierten Verkehr die für die Ausübung einer Sportart widrigen Witterungsbedingungen erwähnt. Der Begriff der *Witterungsbedingungen* scheint uns hierbei falsch gewählt. Es geht wohl eher um eine *Gefahrsituation*, was sich auch aus dem Hinweis auf die Lawinengefahr interpretieren lässt.

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

Die ARPV bestimmt zusammen mit der VPB den Umfang der Grundversorgung im öffentlichen Verkehr. Gemäss Artikel 6 der ARPV sind Linien seitens des Bundes abgeltungsberechtigt, wenn auf einer Teilstrecke mindestens 32 Personen befördert werden (quasi Eintretenskriterium für die Abgeltungsberechtigung einer Linie). Neu ist aber, dass die Linie in Teilstrecken aufgeteilt wird und gemäss **Art. 7, Abs. 2 Abgeltungen nur für jene Teilstrecken gesprochen werden sollen, welche das Minimalkriterium von 32 Personen erreichen**. Das kann dazu führen, dass z.B. die auf einer Linie nur der erste Streckenteil, der nahe bei einem Zentrum liegt, abgeltungsberechtigt ist, während weiter entfernte und damit weniger frequentierte Teilstrecken nicht mehr Abgeltungsberechtigt wären. Sie müssten dann von Kanton und Gemeinden und allenfalls Dritten finanziert werden. Diese Aufteilung in Teilstrecken widerspricht dem Grundsatz einer integrierten Transportkette. Sie gefährdet auch die Erschliessung der „Letzten Meile“ und kann zu einer weiteren Verschlechterung des gesamten öV-Angebotes führen. **Diese Unterteilung in Teilstrecken wird deshalb von uns entschieden abgelehnt**. Wir fordern statt dessen die Beibehaltung der bisherigen Regelung, welche gemäss Art. 6, Abs. 3 der Abgeltungsverordnung wie folgt lautete:

*Werden auf dem schwächstbelasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert, so stellen Bund und Kantone eine Mindesterschliessung mit vier Kurspaaren sicher.*

Ebenso sind die bisherigen Bestimmungen von Art. 6, Abs. 6 der Abgeltungsverordnung beizubehalten, wonach Bund und Kantone **auch feste Entschädigungen für Linien mit tieferer Frequenz** entrichten können. Die entsprechende Bestimmung lautet:

*Bund und Kantone können mit einer Transportunternehmung eine feste Entschädigung vereinbaren, wenn:*

- a. die Nachfrage geringer ist als durchschnittlich 32 Personen im Tag;*
- b. eine neue Linie eingerichtet werden soll;*
- c. es für die öffentliche Hand aus anderen Gründen von Vorteil ist.*

Das Kriterium der **minimalen Wirtschaftlichkeit** gemäss Art. 6, Abs. 1, Bst. f ist zu **streichen**. Wie bereits oben ausgeführt, sollen unseres Erachtens Bund und Kantone weiterhin die Möglichkeit haben, aus für die öffentliche Hand wichtigen Gründen auch weniger frequentierte Linien (mit entsprechender niedriger Wirtschaftlichkeit) zu finanzieren. Das Anliegen der Grundversorgung ist höher zu gewichten als eine rein betriebswirtschaftliche Optik, wie sie sich in Buchstabe f widerspiegelt.

Gemäss Art. 8 ARPV wird die **Nachfrage** auf der Basis der Wochentage von Montag bis Freitag ermittelt. Viele Strecken im Berggebiet dienen nicht nur dem Arbeiter- und Schülertransport sondern gleichzeitig auch dem Transport von Feriengästen. Die alleinige Berücksichtigung des Verkehrs von Montag bis Freitag trägt diesem Umstand nicht Rechnung und führt zu einer viel zu tiefen Einschätzung der effektiven Nachfrage. Im erläuternden Bericht wird zwar darauf hingewiesen, dass der Wochenendverkehr in Ausnahmefällen berücksichtigt werden kann. **Wir fordern aber eine explizite Erwähnung des touristischen Verkehrs im Verordnungstext.** Art. 8 ARPV ist deshalb wie folgt zu ergänzen:

*<sup>1</sup>Die Nachfrage wird aufgrund der Querschnittsbelastung in der Verkehrsperiode von Montag bis Freitag ermittelt. Bei Linien, welche ebenfalls für den Ausflugsverkehr genutzt werden, ist auch das Wochenende zu berücksichtigen. Das Bundesamt kann in weiteren Fällen Ausnahmen bewilligen.*

## Zusammenfassung

Für die SAB steht in Zusammenhang mit den Verordnungsänderungen die Gewährleistung der flächendeckenden Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr im Vordergrund. Wir begrüssen diesbezüglich, dass das Minimalkriterium von 100 Einwohnern pro Siedlungsgebiet beibehalten wurde. Hingegen ist eine Auftrennung der Abgeltungen auf einzelne Streckensegmente wie in Art. 7, Abs. 2 der ARPV vorgeschlagen strikt abzulehnen. Ferner sollen auch tiefer frequentierte Linien im Interesse der Grundversorgung weiterhin von Abgeltungen von Bund und Kantonen profitieren können, wenn das öffentliche Interesse es erfordert. Bei der Berechnung der Nachfrage ist der Ausflugsverkehr zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüssen

### SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)

Der Präsident:

Der Direktor:

Dr. Theo Maissen

Thomas Egger