



## Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Bundesamt für Verkehr  
Herrn Dr. Max Friedli  
Direktor  
3000 Bern

### **Vernehmlassung zu Verordnungen Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE)**

Sehr geehrter Herr Direktor

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 24. April 2009 haben Sie uns zur Stellungnahme über die Verordnungsanpassungen "Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr" (RöVE) eingeladen. Trotz der kurzen Vernehmlassungsfrist und hohen Komplexität war es uns ein wichtiges Anliegen, zu den vorliegenden Unterlagen Stellung zu nehmen.

#### Allgemeines

Wie wir feststellen, wurde mit der umfassenden Revision die Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (ADFV) in zwei neue Verordnungen (Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs und Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur) aufgeteilt. Im Weiteren wurde die Personenbeförderungskonzession (VPK) total revidiert und in die Transportverordnung (TV) integriert. In einer ersten Betrachtung dient dies der Übersicht und einer Vereinfachung der Prozesse.

Die im Rahmen von RöVE geänderten Verordnungen sollen auf Anfang 2010 in Kraft gesetzt werden. Dies bedeutet, dass die Bestellungen der Leistungsangebote im öffentlichen Regionalverkehr nach dem 1. Januar 2010 gemäss den neuen Verordnungen - insbesondere über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) - abgewickelt werden. Wir verlan-

gen in diesem Zusammenhang, dass in den Übergangsbestimmungen unmissverständlich festgehalten wird, dass die aktuell laufenden Verfahren für den Fahrplan 2010 von RÖVE nicht betroffen sind.

Zu den einzelnen Verordnungsänderungen nehmen wir wie folgt Stellung:

#### **Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV)**

Mit Neuregelung der Anforderungen an das Personal der Eisenbahnunternehmen mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich wird die Sicherheit erhöht. Die Erstellung separater Ausführungsbestimmungen in einer eigenen Verordnung erachten wir daher als sinnvoll und übersichtlich. Mit der Kongruenz Bahn - Strasse wird die gesetzliche Handhabung sichergestellt.

#### **Verordnung über die Videoüberwachung im öffentlichen Verkehr (VöV-öV)**

Wir begrüßen die Erweiterung auf alle Infrastrukturanlagen und Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs. Damit werden alle konzessionierten Transportmittel gleichgestellt und können neu Videoüberwachungen analog der SBB zur Anwendung bringen. Grosse Bedeutung messen wir jedoch der Bearbeitung von Aufzeichnungen und Einhaltung der Datenschutzbestimmungen zu.

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

Die in den letzten Jahren immer wieder überarbeiteten Grundlagen werden mit der neuen Verordnung endlich aktualisiert und sind aufgrund der bewährten Verfahren vereinfacht worden. Das Hauptaugenmerk unserer Fachstelle liegt im Bereich der kantonalen Bewilligungspflicht. Die im Detail betrachteten Grundlagen lassen keine grundlegenden Neuerungen erkennen, sondern dienen lediglich einer Optimierung der Verfahren, was wir sehr begrüßen.

Positiv werten wir die Präzisierung der Gebietskonzession (Artikel 10). Als Alternative zur Linienkonzession macht diese vor allem in dünn besiedelten Räumen Sinn und eröffnet die Möglichkeit von alternativen Mobilitätslösungen wie Rufbusse, Sammeltaxis usw.

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

Die Neuausgabe der Verordnung regelt neu die Abgeltung der ungedeckten Kosten sowie die Finanzhilfen im regionalen Personenverkehr. Wie wir feststellen, wird mit Einführung eines zweijährigen Bestellverfahrens die Abstimmung mit dem Offert- und Fahrplanverfahren eingeführt. Damit wird für die Besteller sowie die abgeltungsberechtigten Transportunternehmen der Aufwand reduziert und ein effizienteres Verfahren gefördert.

#### **Artikel 6, Absatz 1, Bst. f**

Das Kriterium der minimalen Wirtschaftlichkeit gemäss Artikel 6, Abs. 1 Bst. f ist zu streichen. Unseres Erachtens sollen 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.

#### **Artikel 7, Absatz 2**

Die Grundversorgung im öffentlichen Verkehr ist im Artikel 6 der ARPV geregelt. Neu soll die Linie in Teilstrecken aufgeteilt werden und gemäss Artikel 7, Abs. 2 Abgeltungen nur für jene Teilstrecken gesprochen werden, welche das Minimalkriterium von 32 Personen erreichen. Das kann dazu führen, dass nur der erste Streckenteil abgeltungsberechtigt ist, welcher nahe bei einem Zentrum liegt und die erforderlichen Frequenzen ausweist. Die nicht abgeltungsberechtigten Teilstrecken müssten somit neu durch den Kanton, die Gemeinden oder allfällige Dritten finanziert werden. Eine solche Aufteilung widerspricht dem Eisenbahngesetz sowie dem Grundsatz einer integrierten Transportkette. Sie gefährdet die Grundangebote im öffentlichen Verkehr, womit wir eine solche Unterteilung klar ablehnen.

#### **Artikel 8, Absatz 1**

Gemäss Artikel 8 wird die Nachfrage auf der Basis der Wochentage von Montag bis Freitag ermittelt. Viele Strecken in Berggebieten dienen nicht nur Arbeiter und Schülertransporten, sondern gleichzeitig auch dem Transport von Gästen. Die allgemeine Berücksichtigung des Verkehrs von Montag bis Freitag trägt diesem Umstand nicht Rechnung und führt zu einer Verfälschung der Nachfrage. Der Wochenendverkehr soll daher nicht nur in Ausnahmefällen, sondern explizit im Verordnungstext erwähnt werden.

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

Die Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung und Infrastrukturkonzession soll analog Leistungsvereinbarungen mit den Schweizerischen Bundesbahnen bei allen Transportunternehmungen zur Anwendung kommen. Die Umsetzung erfolgt dabei mittels Programm- statt Objektvereinbarungen und der Controllingprozess soll mit einer erhöhten Transparenz zum Ausdruck kommen. Die Verordnung lässt die Zeitdauer solcher Vereinbarungen für Privatbahnen offen. Für die SBB sind vier Jahre durch das SBB-Gesetz gegeben. Bei den Privatbahnen ist es denkbar, für die Übergangszeit (2011-12) zweijährige Vereinbarungen abzuschliessen.

### **Fahrplanverordnung (FPV)**

Ein grosses Anliegen des öffentlichen Verkehrs ist die Kommunikation und deren Grundlagen zur Information der Kunden. In den letzten Jahren hat der Stellenwert des Kursbuches abgenommen und dennoch ist ein Verzicht auf diese Grundlage nicht angezeigt. Die Überarbeitung der Verordnung dient der Sicherstellung von Publikationen und Kommunikationsmittel im öffentlichen Verkehr. Sehr zu begrüssen ist die Möglichkeit, dass dringend angezeigte Fahrplanänderungen innerhalb eines Fahrplanjahres vorgenommen werden können. Somit ist sichergestellt, dass Korrekturen oder kleine Fahrplanänderungen in den neuen Imprimaten erscheinen und zu einer guten Kommunikation im öffentlichen Verkehr beitragen.

Sinnvoll ist auch der Verzicht der Publikation von Fahrplänen für Unternehmen, welche nicht im engeren Sinne öffentlichen Verkehr anbieten. Die Sicherstellung erfolgt dabei über die elektronischen Kommunikationsmittel z.B. Internet.

### **Verordnung über den Einsatz- und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen**

Keine Bemerkungen.

### **Sammelverordnung RÖVE:**

#### **Verordnung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV)**

Keine Bemerkungen.

#### **Netzzugangsverordnung (NZV)**

Die Verordnungsänderung nimmt neu Sicherheitsbescheinigungen sowie Feinjustierungen für eine erhöhte Sicherheit auf, was wir sehr begrüssen.

#### **Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZGV)**

Keine Bemerkungen.

#### **Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV)**

Keine Bemerkungen.

#### **Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV)**

Mit dem Wegfall des Schmalspurgüterverkehrs aus der KAV, stellt sich unsererseits die Frage der zukünftigen Finanzierung sowie der Aufteilung zwischen Bund und Kantone. Der Wegfall des Schmalspurgüterverkehrs aus der KAV darf nicht zu Lastenverschiebungen zuungun-

ten der Kantone führen; Lastenverschiebungen vom Bund zu den Kantonen wären für uns inakzeptabel. Für die betroffenen Kantone ist darüber hinaus notwendig, über die konkreten Neuregelungen bezüglich des Schmalspurgüterverkehrs rechtzeitig und transparent informiert zu werden.

#### **Strassenverkehrskontrollverordnung und Verkehrsregelverordnung**

Keine Bemerkungen.

#### **Schiffbauverordnung**

Keine Bemerkungen.

#### **Verordnung betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über die Verpfändung von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen**

Keine Bemerkungen.

Wie wir aufgrund der Unterlagen festgestellt haben, sind die Auswirkungen der Verordnungsänderungen vorwiegend positiv. Wir bitten Sie jedoch, die von uns eingebrachten Bemerkungen und Änderungsanträge zu berücksichtigen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Altdorf, 23. Juni 2009



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

*I. Baumann*  
Isidor Baumann

Der Kanzleidirektor-Stv.

*E. Strub*  
Dr. Emanuel Strub