

Herr  
Direktor Max Friedli  
Bundesamt für Verkehr BAV  
CH - 3003 Bern

Bern, 26. Juni 2009 // UW/clb

G:\BV\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\2009\Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE)\_26.06.09\Anhörung RöVE\_AGVS.doc

## **Verordnung zur Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverbandes der Schweiz**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, der seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben aus der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein vertritt, dankt für die Gelegenheit, im Rahmen der eingangs erwähnten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können und äussert sich 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 (BBl 2007 2690).

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 ermöglichen“. 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). Allerdings hegen wir nach Kenntnisnahme gewisser zur Diskussion stehender Verordnungsentwürfe einige Zweifel daran, ob den vorgenannten Zielsetzungen tatsächlich nachgelebt wird.

---

Wir verzichten in der Folge darauf, auf alle 15 Verordnungsentwürfe im Detail einzugehen, und nehmen ausschliesslich zu jenen Stellung, in denen u.E. am ehesten von den besagten Zielsetzungen (mehr Wettbewerb und Effizienz, verbessertes Kosten-Nutzen-Verhältnis) abgewichen wird. Es sind dies namentlich die VPB, die ARPV und die 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 EVPB ersatzlos zu streichen.**

Wir begrüßen und befürworten die Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal (Art. 8 EVPB). Dies entspricht grundsätzlich einem verstärkten Wettbewerb. Wir können es jedoch nicht nachvollziehen, dass im gleichen Atemzug die heute geltende Bestimmung übernommen werden soll, wonach geplante Fahrten gemäss Art. 8 Abs. 1 E-VPB, die mit den bestehenden Fahrten oder Fahrtketten des Linienverkehrs vergleichbar oder auf deren Benutzerinnen und Benutzer ausgerichtet sind, trotzdem dem Personenbeförderungsregal unterstellt werden können. Dies lediglich mit 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 Konzessionserteilung 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. grundsätzlich den eingangs erwähnten Zielsetzungen von RÖVE zuwiderlaufen, verlangen wir, dass darauf gänzlich 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 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 Studentakt hinaus nicht von den Zielen der Raumordnung und des Umweltschutzes abhängig gemacht werden soll, sondern dafür allein die Wirtschaftlichkeit ausschlaggebend sein muss. **Wir beantragen deshalb, den Passus „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 Meinung, dass dieses System nicht freiwillig, sondern zwingend und obligatorisch Bestandteil einer Zielvereinbarung sein muss. Die Kann-Formulierung in Art. 25 Abs. 1 muss entsprechend ersetzt werden.

Das **4. Kapitel E-ARPVE** (Finanzhilfen) lehnen wir – wie hiavor bereits erwähnt – grundsätzlich ab. Wir sprechen uns damit sowohl gegen Staatsgarantien (1. Abschnitt) als auch gegen die Umwandlung oder Sistierung unverzinslicher Darlehen (2. Abschnitt) sowie 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, wie dies auch im Anhang zum Anhörungsbericht (S. 103) vermerkt 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, gemäss dem bei Erfordernis weiterer Investitionsmittel zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährte 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.

Freundliche Grüsse  
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz



Urs Wernli  
Zentralpräsident



Gregor Bucher  
Mitglied der Geschäftsleitung