



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF

Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung BWL

27. November 2024

Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene

Ergebnisbericht der Vernehmlassung

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
1. Ausgangslage	4
2. Analyse der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung	4
2.1 Kantone	4
2.2 Politische Parteien	8
2.3 Dachverbände	8
2.4 Transportunternehmen und Verband öffentlicher Verkehr	9
2.5 Weitere Organisationen	11
Verzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden	13

Zusammenfassung

Bei der Vernehmlassung zur Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene gingen 60 Stellungnahmen ein. 25 Kantone, 1 interkantonale Konferenz, 2 Parteien, 7 Dachverbände sowie 12 Transportunternehmen und 13 weitere Organisationen aus interessierten Kreisen haben sich im Rahmen dieser Vernehmlassung geäussert.

Die generelle Grundhaltung gegenüber der Verordnung war in der Vernehmlassung durchgehend positiv. Es gingen keine ablehnenden Stellungnahmen ein. Die Anträge zur Anpassung betreffen vor allem Konkretisierungen. Die koordinierten Reduktionsstufen im Personenverkehr wurden oft als nachvollziehbar und sinnvoll erachtet. Des Weiteren wurde es begrüsst, dass die Koordination der Massnahmen bei den Organisationen zur Systemführung (SBB und PostAuto AG) liegt, da sie sich bereits bei früheren Krisen (Covid-19 Pandemie) bewährt haben und eine rechtliche Grundlage vorhanden ist.

Viele Kantone bekräftigten die Wichtigkeit der flankierenden Massnahmen, um die zu befördernde Personenmenge zu reduzieren. Dabei sollen die Massnahmen im öffentlichen Verkehr (öV) zwingend mit den Massnahmen des Bundes (Sparappelle, Verwendungsbeschränkungen und Verbote) und der Kantone (Verkehr im Bildungsbereich) abgestimmt werden. Falls Einschränkungen durch die Behörden angeordnet werden, sind die übrigen Rahmenbedingungen so zu setzen, dass die Leistungen des öV mit den noch vorhandenen Kapazitäten in ausreichender Qualität erbracht werden können. Mehrere Kantone gaben aber zu bedenken, dass man mit Angebotsbeschränkung im Personenverkehr zurückhaltend sein sollte, da die Vergangenheit gezeigt habe, dass es lang dauern würde, bis sich die Nachfrage wieder erholt habe. Zudem wurde es von verschiedenen Stellungnehmenden (Kantone und Verbände) begrüsst, dass der Autoverlad priorisiert würde. Zahlreiche Kantone kritisierten den Vorschlag, dass bei der zweiten Massnahmenstufe Elektrobusse mit Dieselfahrzeugen ersetzt werden, da dies im Widerspruch mit den laufenden Bestrebungen zur Dekarbonisierung im strassengebundenen öffentlichen Verkehr stehen würde. Sie weisen darauf hin, dass in einigen Jahren kaum noch Dieselmotoren im Einsatz stehen werden. Desweiteren haben vereinzelte Kantone gefordert, dass die Transportunternehmen vorgängig Reduktionspläne ausarbeiten und veröffentlichen, damit sich die Kantone besser auf ein solches Szenario vorbereiten können. Auch hinterfragten vereinzelte Kantone die Priorisierung von gewissen Gütern im Schienengüterverkehr. Die generelle Priorisierung des Güterverkehrs gegenüber dem Personenverkehr in einer Strommangellage war jedoch nicht umstritten.

Transportunternehmen, Verbände und Kantone haben wiederholt nach einer finanziellen Entschädigung für allfällige Mehrkosten oder Mindereinnahmen gefordert. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass man öV-Verbindungen mit geringer Frequentierung und Ortschaften ohne Strassenanschluss von den Massnahmen ausnehmen sollte, um ihre Erreichbarkeit zu gewährleisten.

1. Ausgangslage

In einer unmittelbar drohenden oder bereits bestehenden Strommangellage setzt der Bundesrat verschiedene Bewirtschaftungsmassnahmen basierend auf dem Landesversorgungsgesetz (LVG, SR 531) in Kraft. Für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit Erschliessungsfunktion sowie des Schienengüterverkehrs gelten bei der Kontingentierung und Sofortkontingentierung besondere Bestimmungen, damit sie die grundversorgungsrelevanten Dienstleistungen gewährleisten und gleichzeitig Stromeinsparungen vornehmen können. Basierend auf dem «Bewirtschaftungsmodell öV bei Strommangellagen», welches durch die Branche öffentlicher Verkehr erarbeitet wurde, wurde die vorliegende Verordnung entworfen.

Der Bundesrat hat am 29. September 2023 das WBF (BWL) beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene, eine Vernehmlassung durchzuführen. Alle Transportunternehmen, die eine Abgeltung nach Personenbeförderungsgesetz (SR 745.1) erhalten, wurden in der Vernehmlassung begrüsst.

Die Verordnung legt fest, welche Massnahmen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs im Falle einer Strommangellage durchführen müssen. Im Fokus stehen Kapazitäts- und Angebotsreduktionen, um das Funktionieren des Systems «Schiene» aufrechtzuerhalten.

Diese Verordnung wird erst im Falle einer schweren Strommangellage mit anderen Bewirtschaftungsmassnahmen vom Bundesrat in Kraft gesetzt. Der Verordnungsentwurf wird dabei stets an die jeweilige Mangellagensituation angepasst.

Die eingegangenen Stellungnahmen werden im vorliegenden Bericht zusammengefasst.

2. Analyse der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung

Die Vernehmlassung dauerte vom 29. September 2023 bis zum 19. Januar 2024. Es gingen insgesamt 60 Stellungnahmen ein (vgl. Verzeichnis der Teilnehmenden am Ende des Berichts) und zwar von:

- 25 Kantonen und die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs;
- 2 politische Parteien;
- 7 Dachverbände;
- 12 Transportunternehmen;
- 13 weitere Organisationen.

2.1 Kantone

Es haben sich im Rahmen der Vernehmlassung alle Kantone ausser Basel-Stadt geäussert, sowie die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV). Die Grundhaltung aller war positiv und annehmend. Der Kanton Glarus und die KöV begrünnen die Verordnung explizit, da mit der vorliegenden Verordnung die notwendigen rechtlichen Grundlagen geschaffen werden. Die Kantone Fribourg, Jura, Nidwalden und Wallis begrünnen den Entwurf ebenfalls und verzich-

ten darauf Ergänzungen oder Änderungen anzubringen. Auch der Kanton Graubünden stimmt dem vorliegenden Entwurf zu.

Der Kanton Basel-Landschaft gibt zu bedenken, dass es im Generellen, aber insbesondere im Falle einer Strommangellage, anzustreben sei, einen möglichst grossen Anteil der Verkehrsnachfrage mit dem öV abzuwickeln. Dadurch könne der Gesamtenergieverbrauch gesenkt werden, da der öV pro Personenkilometer einen deutlich geringeren Energieverbrauch als der motorisierte (und zukünftig ebenfalls vermehrt elektrifizierte) Individualverkehr aufweisen würde. Allfällige Kapazitäts- und Angebotsreduktionen beim öV dürften also nicht zu einer massgeblichen Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf den motorisierten Individualverkehr führen, da dies sonst dem Ziel, elektrische Energie einzusparen, zuwiderlaufen würden.

Mehrere Kantone betonen die Wichtigkeit der flankierenden Massnahmen (Anordnung von Homeoffice, die Reduktion von Freizeitverkehr, Anpassung an Stundenpläne usw.). Dies um die zu befördernde Personenmenge zu reduzieren, da ansonsten die verminderte Transportkapazität die Nachfrage nicht bewältigen könne. Ohne diese drohe ein Kollaps im Personentransport, welcher es auf jeden Fall zu vermeiden gäbe (AG, AI, GE, LU, SG, TG, VD, ZH).

Der Kanton St. Gallen fordert zudem, dass diese flankierenden Massnahmen möglichst auf nationaler und nicht nur kantonaler Ebene erfolgen sollen. Zudem fordern die Kantone Thurgau und Waadt eine Konkretisierung der durch die Kantone zu treffenden Massnahmen.

Der Kanton Waadt hält es für unerlässlich, dass die Pläne zur Reduzierung des Angebots, sowohl im öffentlichen Verkehr als auch im Schienengüterverkehr, vorab z.B. abhängig von der Kontingentierung erstellt werden. Dabei könne man sich auf das Hauptszenario der Risikoanalyse des Bundes oder auf ein anderes zu berücksichtigendes Szenario stützen. Diese Pläne zur Verringerung des Angebots sollen regelmässig aktualisiert werden, wenn sich diese Szenarien ändern würden.

Der Kanton Bern beantragt zudem, dass in der Verordnung die Entschädigungsfragen geregelt werden sollen, welche durch die Anordnung der Massnahmen zu Zusatzkosten resp. Mindereinnahmen insbesondere beim regionalen Personenverkehr führen würden. Er ist der Ansicht, dass der Bund die Finanzlast und die ungedeckten Kosten bei hoheitlich angeordneten Massnahmen im Falle von Energiemangellagen mitzutragen habe.

Die Kantone Obwalden und Uri beziehen sich auf die Stellungnahme des VöV (Kapitel 2.4) und haben keine ergänzende Bemerkung angebracht.

Art. 1

Der Kanton Graubünden wünscht sich eine Präzisierung, dass man den Artikel der Verordnung folgendermassen ergänzt: « (...) auf der Schiene (Güterverkehr) in Strommangellagen.»

Art. 2

Die Kantone Aargau, Appenzell Ausserrhoden und Basel-Landschaft schreiben, dass bereits bei den Massnahmen zur Covid-19-Pandemie sich die Organisationen zur Systemführung im öV durch die Schweizerische Bundesbahnen (SBB) und PostAuto AG als eine gute Organisationsstruktur für die Regelung des öffentlichen Verkehrs im Krisenfall bewährt habe. Die Beibehaltung der Organisation erscheint ihnen daher als sinnvoll. Die Kantone Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Schaffhausen und St. Gallen vermerken, dass die Organisationen zur Systemführung proaktiv informieren und möglichst frühzeitig ihre Arbeit aufnehmen sollen.

Art. 3

Mehrere Kantone unterstützen grundsätzlich die Einschränkungen des Personenverkehrs, geben aber zu bedenken, dass diese Massnahmen zurückhaltend und nur als Ultima Ratio eingesetzt werden sollten. Sie begründen dies mit den Erfahrungen aus der Covid-19-Pandemie, welche gezeigt hat, dass Kapazitäts- und Angebotsreduktionen über die akute Krisenphase hinaus auch langfristig negative Auswirkungen auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und somit auf dessen Finanzierung (mangelnde Billetteinnahmen) haben können (AI, AR, BL, BE, GR, SG, KöV).

Der Kanton Bern bittet um eine Prüfung, ob im Erlass (Art. 3 Abs.1) auch festgehalten werden soll, dass es sich um eine stufenweise Reduktion des Angebots im Personenverkehr handelt. Auch der Kanton Waadt wünscht sich, dass der Terminus «Stufen» in der Verordnung erwähnt wird. Zudem wünscht der Kanton Bern, dass die Besteller nicht nur informiert, sondern auch einbezogen werden. Ausserdem fordert der Kanton Bern, dass der Bund sich an den Mehrkosten beteiligt.

Der Kanton Genf gibt zu bedenken, ob bei einer Verlagerung des Güterverkehrs in die Nachtstunden noch ein grösserer Anteil des Personenverkehrs während des Tages aufrechterhalten werden kann. Dadurch würde sich der Stromverbrauch über den ganzen Tag verteilt ausgleichen.

Art. 4

Die grundsätzliche Priorisierung des Gütertransports gegenüber dem Personenverkehr im Falle einer Mangellage wird von keinem Kanton in Frage gestellt. Der Kanton Luzern begrüsst dieses Vorgehen sogar explizit.

Art. 5

Die Kantone Genf und Waadt fordern, dass die Infrastrukturbetreiberinnen und die in Art. 2 Abs. 1 bst. b-d genannten Unternehmen verpflichtet werden, die Kantone über die Pläne zur Reduktion des Personenverkehrs und insbesondere über den Plan zur Reduktion des Angebots zu informieren. Damit soll sichergestellt werden, dass das Personal, welches für den Betrieb der kritischen Infrastrukturen (z.B. Spitäler) benötigt wird, zu seinem Arbeitsplatz gelangen kann. Der Kanton Waadt äussert zudem Klärungsbedarf, was die Koordination in Art. 5 Absatz 2 konkret beinhaltet.

Wie bereits zu Beginn dieses Kapitels erwähnt, haben mehrere Kantone die Wichtigkeit der flankierenden Massnahmen zur Reduzierung der befördernden Personenmenge hervorgehoben (AG, AI, GE, LU, SG, TG, VD, ZH). Der Kanton Waadt bemerkt, dass die Wirkung der flankierenden Massnahmen wie der Appell an die privaten Unternehmen Home-Office zu fördern schwierig voraussehbar sei.

Die Kantone Schaffhausen und Solothurn betonen die Wichtigkeit der Koordination. So erachtet der geographisch zersplitterte Kanton Solothurn es als zentral, dass es ein ganzheitlich abgestimmtes Vorgehen bei einer allfälligen Reduktion von öV-Leistungen gibt. Für den Grenzkanton Schaffhausen mit grenzüberschreitenden S-Bahn-Angeboten und der Nutzung von Deutschen Eisenbahnstrecken über Schweizer Gebiet ist es wichtig, dass auch die deutschen Partner frühzeitig miteinbezogen werden und das Vorgehen grenzüberschreitend abgestimmt wird.

Art. 6

Der Kanton Waadt wünscht sich eine Spezifizierung, ob Durchsetzungskontrollen vorgesehen seien. Falls ja, wer diese kontrolliere und was bei Nichteinhaltung die Reaktion sei.

Anhang 1

Zahlreiche Kantone kritisieren, dass der Vorschlag, ab Stufe 2 Elektrobusse mit Dieselfahrzeugen zu ersetzen, im Widerspruch mit den laufenden Bestrebungen zur Dekarbonisierung im strassengebundenen öffentlichen Verkehr stehe. Sie weisen darauf hin, dass in einigen Jahren kaum noch Dieselsebuse im Einsatz seien. Sie vermerken weiter, dass, falls man Dieselsebuse auf Vorrat halten wolle, die entsprechende Finanzierung nicht über den regionalen Personenverkehr erfolgen, sondern einer eigenen Finanzierungsquelle bedürfe (AG, BE, SO, SZ, TI, VD, ZG, KöV). Der Kanton Zug gibt weiter zu bedenken, dass es eine ähnliche Problematik beim Schienenersatzverkehr bei Baustellen gäbe und man allenfalls hier Synergien mit einer separaten Flotte mit nicht elektrischen angetriebenen Bussen finden könnte. Der Kanton Neuenburg bemerkt, dass man beim Einsatz von Dieselsebussen nur jene von der neuesten Generation brauchen soll, da man so die Luftverschmutzung minimieren kann.

In Bezug auf die dritte Massnahmenstufe hält der Kanton Waadt fest, dass es besonders wichtig sei, dass die Kantone zumindest über die von der öV-Branche ausgearbeiteten Umsetzungskonzepte zur Angebotsreduktion informiert und idealerweise eng in deren Ausarbeitung einbezogen werden. So sollte ein Umsetzungskonzept für die Stufe 3 bereits jetzt zwischen der Branche und den Kantonen diskutiert werden.

Der Kanton Bern und die KöV fordern, dass nebst dem Autoverlad auch der öV zur Erschliessung von nicht durch Strassen erschlossenen Ortschaften von Angebotsreduktionen auszunehmen sei. Sie begründen dies damit, dass sonst die Versorgung und Erreichbarkeit dieser Orte nicht mehr gewährleistet wäre.

Der Kanton Basel-Landschaft ergänzt, dass der Tramverkehr nicht im Regionalverkehr erfasst sei. Zudem beantragt er die Anpassung, dass "Verzicht auf nicht notwendige Beiwagen" durch "Teilverzicht auf Beiwagen" ersetzt wird. Er fordert auch, dass von der Einstellung isolierter Trolleybus Linien abgesehen werden soll und stattdessen wie Elektrobuse behandelt werden.

Anhang 2

Die Kantone Genf, Luzern und Waadt unterstützen die Priorisierung des Güterschienenverkehrs in einer Strommangellage gegenüber dem Personenverkehr. Die Kantone Genf und Waadt hinterfragen jedoch, ob alle aufgelisteten Güter dieselbe Priorität haben sollen. So findet der Kanton Waadt, dass medizinische Güter und Nahrungsmittel in Krisensituationen gleichberechtigt sein sollten. Der Kanton Genf hinterfragt die Reihenfolge der Priorisierung der folgenden Güter: die Abwägung zwischen dem Transport von Lebensmitteln, dem Material für die Armee, den Postdienstleistungen (Briefe und Pakete) - insbesondere im digitalen Zeitalter - und der Abfallentsorgung.

2.2 Politische Parteien

Bei den politischen Parteien haben die Schweizerische Volkspartei (SVP) und die Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SP) zur Verordnung eine Stellungnahme abgegeben. Grundsätzlich unterstützen beide die Verordnung. Beide Parteien erachten es als wichtig, dass die flankierenden Massnahmen zur Steuerung der Nachfrage des öffentlichen Verkehrs in einer Strommangellage explizit in der Verordnung geregelt werden. Sie begrüssen auch die Priorisierung des Schienengüterverkehrs vor dem Personenverkehr auf der Schiene im Falle einer Strommangellage.

Art. 3, 4, 6 und 8

Die SP beantragt für die Art. 4 und 8 der Verordnung und für den erläuternden Bericht bei Art. 3 und Art.8 Ergänzungs- und Anpassungsvorschläge, die denjenigen des VöV entsprechen (siehe Kapitel 2.4).

Anhang 1

Die SVP führt aus, dass es nicht nachvollziehbar sei, weshalb die als «weitere mögliche Massnahme» vorgesehene Einstellung des Nachtnetzes «nur bei starker Beschränkung des Nachtlebens» möglich sein soll (Stufe 3). Die Unternehmensfreiheit sei zu wahren und es sollte den privaten Betreibern der jeweiligen Dienstleistungsbetriebe überlassen bleiben, ob und wie diese ihre Betriebe während einer Strommangellage weiterführen möchten. Eine Steuerung des Mobilitätsverhaltens mittels Zwangsschliessungen privater Betriebe sei abzulehnen.

2.3 Dachverbände

Insgesamt haben sich sieben Dachverbände zum Verordnungsentwurf geäussert, wovon die Grundhaltung überwiegend positiv war.

Economiesuisse fordert, dass die Zeitspanne zwischen Anordnung und Umsetzung der Massnahmen grundsätzlich die gleiche sein sollte wie in den Verordnungen über die Kontingentierung und Sofortkontingentierung des Verbrauchs von elektrischer Energie. Der hohe organisatorische Aufwand, der seitens öV-Branche geltend gemacht würde, sei zwar teilweise nachvollziehbar, könne jedoch keine Entscheidungsregel für die Verordnung darstellen. Anderen versorgungsrelevanten Bereichen der Wirtschaft würden bei Verbrauchsbeschränkungen oder bei einer Kontingentierung ebenfalls sehr kurze Umsetzungsfrist zugemutet. Zudem schlagen sie vor, dass die verfügbaren Restmengen aus der Eigenproduktion von Bahnstrom (16.7 Hz) bereits in den Stufen 1 bis 3 der Stützung des 50 Hz Netzes zugeführt werden sollen, sofern dies technisch möglich sei. Allenfalls seien solche Massnahmen konzeptionell bereits vorgesehen, es sei jedoch aus den Unterlagen nur ersichtlich, dass dieser Schritt ab der Stufe 4 erfolgen würde.

Der Schweizer Bauernverband fordert, dass nebst lebenswichtigen Gütern auch sämtliche Agrarprodukte priorisiert werden. Dadurch soll das Tierwohl gewährleistet werden und die Produktion von Lebensmitteln aufrechterhalten werden.

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete unterstreicht die Wichtigkeit, dass Autoverlade bis und mit der dritten Massnahmenstufe in Betrieb bleiben. Zudem weist sie auf die Problematik hin, dass in den bergigen und ländlichen Gebieten oft nur ein stündlicher Betrieb, in einigen Fällen sogar ein noch geringeres Angebot besteht. Diese bereits sehr tiefe Minimalerschliessung dürfe nicht bei Angebotsreduktionen in Stufe 3 weiter ausgedünnt werden. Die Situation sei nicht vergleichbar mit dem Angebot in städtischen Gebieten. Diese unterschiedlichen räumlichen Voraussetzungen müssten in Stufe 3 bei einer allfälligen konkreten Umsetzung berücksichtigt werden.

Der Schweizerische Städteverband fordert, dass Heiz- und Lüftungsreduktionen im öV auch Teil des Sparpaketes sein sollten, bevor Angebotsreduktionen verordnet werden. Er ist zudem der Meinung, dass es sinnvoll wäre, die Stufen 1 und 2 zusammenzulegen. Dadurch würde die Kapazitätsreduzierung – und damit die Stromeinsparung – im gesamten Nah- und Regionalverkehrsnetz erfolgen. Damit soll die Nachvollziehbarkeit für die Pendlerinnen und Pendler erhöht werden, als wenn nur der öffentliche Nahverkehr eingeschränkt würde.

2.4 Transportunternehmen und Verband öffentlicher Verkehr

Im Rahmen der Vernehmlassung haben 12 Transportunternehmen ihre Stellungnahmen eingereicht. Die Basler Verkehrs-Betriebe, Cars Ballestraz und die Transports publics genevois haben auf eine inhaltliche Stellungnahme verzichtet. PostAuto AG, RegionAlps, Schweizerische Südostbahn AG, die Verkehrsbetriebe Zürich, die Zentralbahn AG haben auf die Stellungnahme des VöV verwiesen. Auf die Stellungnahme des VöV wird häufig Bezug genommen und wird deshalb zusammen mit den Transportunternehmen behandelt.

Der VöV wie auch die anderen Transportunternehmen (BLS AG, SBB, Società navigazione del Lago di Lugano und Verkehrsbetriebe Biel) begrüßen die Verordnung.

Sowohl der VöV, die BLS AG und die SBB wünschen sich jedoch eine offenere Formulierung bei gewissen Abschnitten der Verordnung und dem erläuternden Bericht. So schrieb die BLS AG: «Um zu gewährleisten, dass der versorgungsrelevante öffentliche und Güterverkehr auch im Falle von Kapazitäts- und Angebotsreduktionen funktioniert, bedarf es einer offeneren Formulierung des Geltungsbereichs sowie eine Ergänzung bezüglich Nachfragesteuerung resp. -beeinflussung zur Vermeidung eines Systemkollaps». In dem erläuternden Bericht sei das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen. Die Massnahmen im öV sollen zwingend mit den Massnahmen des Bundes (Sparappelle, Verwendungsbeschränkungen und Verbote von gewissen Dienstleistungen) und der Kantone (Schulverkehr) abgestimmt werden. Falls Einschränkungen durch die Behörden angeordnet werden, seien die übrigen Rahmenbedingungen so zu setzen, dass die Leistungen des öV mit den noch vorhandenen Kapazitäten in ausreichender Qualität erbracht werden können.

Die Schifffahrtsgesellschaft società navigazione del Lago di Lugano wünscht eine Klärung der Zeitdauer der einzelnen Stufen und der möglichen Kommunikationskanäle. Zudem stellt sie die Frage nach finanzieller Unterstützung, wenn Dieselschiffe in ihrer Flotte als Absicherung für eine Mangellage beibehalten werden müssten.

Art. 2

Für Abs. 2 und 3 fordern VöV, BLS AG und SBB eine allgemeinere Formulierung, da es um eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV gehe. Die dazugehörigen Büros, Werkstätte und Baustellen für die Erweiterung des Transportinfrastruktur sollten inkludiert werden.

Art. 3

Der VöV, die BLS AG und die SBB sind der Ansicht, dass im erläuternden Bericht und teilweise im Verordnungsentwurf wichtige Hinweise und Informationen zum Gesamtverständnis fehlen. Einerseits sollen neben den Pendlerinnen und Pendler auch die Schülerinnen und Schüler, die ein wichtiges Kundensegment darstellen, explizit erwähnt werden. Andererseits appellieren sie, dass sich der erläuternde Bericht nicht nur auf «legalistische Vorgaben» beschränkt, sondern auch weitere Aspekte wie «flankierende Massnahmen» berücksichtigt. Gemäss ihnen kann das Angebot nur reduziert werden, wenn auch die Anzahl der zu befördernde Personen rückläufig sei. Ein besonderes Augenmerk sollte auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplante Grossveranstaltungen mit den zu erwartenden Nachfragespitzen gelegt werden.

Art. 4

Der VöV und diejenige Transportunternehmen, welche sich der Stellungnahme des VöV anschliessen, stellen einen Ergänzungsantrag bei Art. 4 der Verordnung. Der Grundsatz, wonach der Güterverkehr

auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat, soll explizit in der Verordnung verankert werden. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesse sich nicht automatisch aus Art. 4 in seiner jetzigen Fassung und könne im vorliegenden Text leicht übersehen werden. Die BLS AG hingegen ist nicht mit einer generellen Priorisierung des Güterverkehrs im Falle einer Strommangellage einverstanden. Aus Sicht der BLS AG sind Güter- wie auch Personenverkehr gleichermaßen relevant für die Aufrechterhaltung der Landesversorgung. Im Falle einer Einstellung des gesamten Personenverkehrs drohe eine Überlastung des Strassennetzes und die Grundversorgung der Schweizer Bevölkerung mit Mobilität könne nicht mehr sichergestellt werden.

Art. 5

Der VöV stellt einen Änderungsantrag bei Art. 5 der Verordnung. Bund und Kantone tragen mittels flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierenden Personen bei und informieren die Öffentlichkeit. Dazu gehören die aktive Kommunikation absehbarer Transportengpässe sowie die Änderungen der Stundenpläne von Schulen auf der Sekundarstufe II und der Tertiärstufe.

Art. 8

Der VöV, die BLS AG und die SBB weisen darauf hin, dass im Hinblick auf den Vollzug der vorliegenden Verordnung ein expliziter Verweis auf die Verordnung über die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen (VKOVA; SR 520.16) vorzunehmen sei, da letztere ebenfalls im Fall einer Katastrophe oder Notlage mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen anwendbar sei. Daher beantragen sie einen neuen Absatz bei Art. 8 der vorliegenden Verordnung, wonach das BAV die Koordination mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung sicherstellen soll.

2.5 Weitere Organisationen

Im Rahmen der Vernehmlassung gingen 13 Stellungnahmen von weiteren Organisationen ein. Genève Aéroport und Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein haben auf eine inhaltliche Stellungnahme verzichtet. Alpen-Initiative, railCare AG, IG Detailhandel, Schweizerische Energie-Stiftung, Seilbahnen Schweiz, Stiftung Pusch, Verkehrs-Club Schweiz unterstützen die Stellungnahme des VöV und stellen dieselben Anträge (vgl. Kapitel 2.4). Folglich wird in diesem Kapitel nur auf allfällige Ergänzungen dieser Organisationen zur VöV-Stellungnahme eingegangen.

Die Rückmeldungen der weiteren Organisationen sind durchwegs positiv ausgefallen.

CARBURA beantragt eine Konkretisierung des Titels der Vorlage von «Personenverkehr» zu «öffentlichen Personenverkehr» und von «Güterverkehr» zu «Schienen-Güterverkehr».

Art. 1

In Bezug auf Art. 1 fordert die CARBURA die gleiche Anpassung, die sie bereits für den Titel der Vorlage beantragt.

Art. 3

Transfair fordert, dass die Löhne zu jedem Zeitpunkt zu 100 % weitergezahlt werden, dass die Transportunternehmen für ihre Verlust vollumfänglich kompensiert werden sowie mit angemessener Vorlaufzeit informiert werden.

Art. 4

CARBURA beantragt, dass bei Abs. 2 der Verordnung die Organisation der wirtschaftliche Landesversorgung explizit als zuständige Stelle genannt wird.

Art. 5

Transfair fordert eine dritte Systemführerschaft für den städtischen Nahverkehr. Dieser könnte die Wissenslücken im städtischen Nahverkehr von SBB und PostAuto AG schliessen. Zudem fordert Transfair, dass die Transportunternehmen von den Organisationen zur Systemführung einbezogen werden und nicht nur informiert werden.

Art. 7

Der Verband schweizerischer Elektrizitätsunternehmen fordert die SBB auf, möglichst genaue und automatisierbare Messwerte zu liefern, um den Vollzug der Strombewirtschaftungsmassnahmen zu vereinfachen. Dies wollen sie in einer Ergänzung dieses Artikels der Verordnung festhalten.

Art. 8

Von verschiedenen Organisationen wird ein zusätzlicher Abschnitt gefordert mit folgendem Wortlaut: «Das BAV stellt die Koordination mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung sicher». Sie erachten es als zwingend «den Hinweis auf den geltenden Vollzug im öV zu machen» (Alpen-Initiative, IG Detailhandel Schweiz, railCare AG, SES, VCS, VöV).

Anhang 1

CARBURA weist ausdrücklich darauf hin, dass die entsprechende Nachschublogistik für Dieselöl zu organisieren sei bzw. dass für eine solche Situation in den Busgaragen (bzw. Betankungspunkten) immer genügend Dieselöl vorrätig sein muss. Dies spricht nicht gegen das Bewirtschaftungsmodell öV, jedoch müssen aber die Grenzen der Massnahme betreffend "Dieselbusse" erkannt werden.

Anhang 2

Die IG Detailhandel und die railCare AG unterstützen den Entwurf des Bundesrats. Insbesondere die explizite Nennung von Lebensmitteln als Güter der Priorität 1 gemäss dem LVG sei unerlässlich, um die Versorgungssicherheit der Schweiz im Falle einer Mangellage zu gewährleisten.

CARBURA beantragt die Einführung einer zusätzlichen Priorität für die Versorgung von Reservekraftwerken mit Treibstoff (neuer Punkt 3) sowie eine terminologische Änderung bei Punkt 4. Bei einer Strommangellage ist es von grosser Bedeutung, dass die Reservekraftwerke so lange wie möglich mit Treibstoff versorgt werden können. Dies um weitere Stromlücken zu vermeiden. In Bezug auf den Aufzählungspunkt 4 sollte besser von Treib- und Brennstoffen gesprochen werden.

Verzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden

Kantone

Kanton Aargau (AG)
Kanton Appenzell Ausserrhoden (AR)
Kanton Appenzell Innerrhoden (AI)
Kanton Basel-Landschaft (BL)
Kanton Bern (BE)
Kanton Freiburg (FR)
Kanton Genf (GE)
Kanton Glarus (GL)
Kanton Graubünden (GR)
Kanton Jura (JU)
Kanton Luzern (LU)
Kanton Neuenburg (NE)
Kanton Nidwalden (NW)
Kanton Obwalden (OW)
Kanton Schaffhausen (SH)
Kanton Schwyz (SZ)
Kanton Solothurn (SO)
Kanton St. Gallen (SG)
Kanton Tessin (TI)
Kanton Thurgau (TG)
Kanton Uri (UR)
Kanton Waadt (VD)
Kanton Wallis (VS)
Kanton Zug (ZG)
Kanton Zürich (ZH)
Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)

Politische Parteien

Schweizerische Volkspartei (SVP)
Sozialdemokratische Partei der Schweiz (SP)

Dachverbände

economiesuisse
Schweizer Bauernverband
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Schweizerischer Arbeitgeberverband
Schweizerischer Gemeindeverband
Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Schweizerischer Städteverband

Transportunternehmen

Basler Verkehrs-Betriebe
BLS AG
Cars Ballestraz
PostAuto AG
RegionAlps SA
SBB
Schweizerische Südostbahn AG
Società navigazione del Lago di Lugano
Transports publics genevois
Verkehrsbetriebe Biel

Verkehrsbetriebe Zürich
Zentralbahn AG

Weitere Organisationen

Alpen-Initiative

CARBURA

Genève Aéroport

IG Detailhandel Schweiz

railCare AG / Coop Genossenschaft

Schweizerische Energie-Stiftung (SES)

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein

Seilbahnen Schweiz

Stiftung Pusch – Praktischer Umweltschutz

Transfair

Verband öffentlicher Verkehr (VöV)

Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE)

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)