



Bundesamt für Verkehr
Herrn Direktor Max Friedli
3003 Bern

Bern, den 26. Juni 2009

Stellungnahme im Rahmen der Anhörung zu den Verordnungsentwürfen RÖVE

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Zustellung der Anhörungsunterlagen und nehmen gerne die Gelegenheit wahr, zu den Entwürfen der Verordnungen Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RÖVE) Stellung zu nehmen.

Seilbahnen Schweiz lehnt sich an die Stellungnahme des VöV an. Soweit die Mitglieder von Seilbahnen Schweiz abgeltungsberechtigten Regionalverkehr betreiben, gilt für sie die Stellungnahme des VöV, dessen Mitglied sie auch sind. Die hier vorliegende Stellungnahme gilt für die übrigen Mitglieder von Seilbahnen Schweiz und verzichtet deshalb insbesondere auf Ausführungen zu den Bestimmungen zum Bestell- und Abgeltungsverfahren oder zu den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahngesetzgebung. Von den übrigen Inhalten der Verordnungen sind die Mitglieder von Seilbahnen Schweiz jedoch gleich betroffen wie alle konzessionierten Transportunternehmen. Seilbahnen Schweiz hat die folgenden Bemerkungen:

Seilbahnen Schweiz begrüsst die Vorlagen und stimmt den vorliegenden Erlassen weitgehend zu, Detailkorrekturen sind anzubringen (VüV-öV, VPB, FPV, AZGV).

Zu einigen Regelungen haben wir allerdings grundsätzliche Einwände:

- **Die Einführung und Umsetzung der Jahresarbeitszeit wird grundsätzlich begrüsst. Die vorgeschlagene Regelung der Kompensation der Überschreitung der Höchstarbeitszeit (vorangehende 365 Tage) entspricht allerdings nicht den betrieblichen Gegebenheiten: Die Kompensationsmöglichkeit muss auch in einer bestimmten Periode nach der erfolgten Überschreitung bestehen (Art. 7 AZGV)**
- **In vielen Bestimmungen werden den Transportunternehmen zusätzliche Aufgaben übertragen. Damit steigt der Aufwand bei den Transportunternehmen, und der unternehmerische Spielraum wird eingeengt. Diese Entwicklung ist falsch und wird von uns in Frage gestellt.**

* * *

B. Verordnung über die Videoüberwachung im öffentlichen Verkehr (VüV-öV) Seiten 21 – 23 des Berichtsanhanges UVEK

- Für alle Transportunternehmen gelten nun die gleichen Bestimmungen über die Videoüberwachung. U.a. werden die Fristen für Bearbeitung und Vernichtung der Aufzeichnungen geregelt (Art. 4).

Es wird grundsätzlich begrüsst, dass Aufzeichnungen so rasch wie möglich ausgewertet werden. Die Praxis zeigt jedoch, dass dies in sehr vielen Fällen nicht bereits am nächsten Arbeitstag möglich ist. Dies kann aus unterschiedlichen Gründen der Fall sein. So soll der Kreis derjenigen Personen, die eine Auswertung überhaupt vornehmen dürfen, möglichst klein gehalten werden. Bereits der Ausfall einer Person kann gerade bei den Seilbahnen eine sofortige Auswertung verunmöglichen. Auch kommt es vor, dass Vorfälle nicht sofort gemeldet oder weitergemeldet werden, so dass eine Auswertung eines relevanten Vorfalls nicht mehr möglich wäre. Hinzu kommt, dass die äusserst kurze Frist der Auswertung in einem krassen Missverhältnis zur erlaubten Aufbewahrungsdauer von 100 Tagen steht. Es ist nur schwer nachvollziehbar, weshalb Daten, die noch 100 Tage aufbewahrt werden müssen, nicht mehr ausgewertet werden dürfen.

Es fehlt eine Regelung über die Mindestdauer der Aufbewahrung. Sie ist wichtig im Fall eines behördlichen (Straf-)Verfahrens, in dem die Aufzeichnungen herausgegeben werden müssen.

Die Fristen werden in Arbeitstagen angegeben. PBG (Art. 55 Abs. 3) und die bisherige Videoüberwachungsverordnung SBB verwenden aber den Begriff des Werktages (Art. 4 Abs. 2). Damit waren bisher die Tage von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) gemeint. Das soll beibehalten und in den Erläuterungen geklärt werden.

C. Verordnung über die Personenbeförderung (VPB), Seiten 24 – 63 des Berichtsanhanges UVEK

- Ausnahme vom Personenbeförderungsregal für Fahrten mit Fahrzeugen, die höchstens neun Personen befördern können (Art. 8 Abs. 1 Bst. a).

Seilbahnen Schweiz begrüsst diese Vereinfachung.

- Konzessionen und Bewilligungen für Gebiete können für Busse und Schiffe erteilt werden, wenn Fahrten auf Verlangen oder Sammelfahrten vorgesehen werden (Art. 10, Abs. 1).

Die Beschränkung der Gebietskonzession auf Sammelfahrten und Fahrten auf Verlangen (lit. b) wird nicht verstanden. Gebietskonzessionen haben sich z.B. bei den SBW oder im ZVV für den Kanton und die Verkehrsunternehmen bewährt, und es gibt keinen Grund, dieses bewährte Instrument jetzt einzuschränken. Vorschlag (alte Regelung, ergänzt mit lit. b): „Für die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung innerhalb eines bestimmten Gebietes können Gebietskonzessionen und -bewilligungen erteilt werden, wenn Automobile und Schiffe eingesetzt werden“.

- (Konzessionsgesuch) Die zuständige Behörde legt die Anzahl der einzureichenden Gesuchsexemplare fest (Art. 12 Abs. 3).

Diese Bestimmung schafft keine klaren Verhältnisse und ist nicht zeitgemäss. Das Einreichen von maximal drei Originalen plus der entsprechenden elektronischen Version muss genügen.

- Die Konzession kann für eine kürzere Dauer erteilt oder erneuert werden, wenn zum Zeitpunkt des Gesuchs die Ausschreibung der betreffenden Linie beschlossen ist (Art. 15 Abs. 2).

Grund für eine kürzere Dauer sollte auch der Koordinationsbedarf sein, wenn aufgrund einer neuen Linie oder wegen Linienänderungen eine Harmonisierung der Konzessionsdauer mit anderen Linien zweckmässig ist.

- Ausschluss von Freizeitsportlern vom Transport bei ungünstigen Witterungsbedingungen (Art. 61 Abs. 1)

Die Regelung an sich wird begrüsst, der Begriff der Witterungsbedingungen trifft allerdings den Sachverhalt („insbesondere bei Lawinengefahr“) nicht richtig.

- Das BAV verlangt eine detailreiche Datenerhebung unter anderem mit detaillierten Tagesganglinien für statistische Zwecke (Art 79).

Für kleine TU ist diese Erhebung sehr aufwändig. Detaillierte Tagesganglinien sollten nur verlangt werden, wenn dies technisch möglich ist, z.B. mit elektronischen Zählsystemen. Auf Datenperfektion, die zu hohem Mehraufwand führt, ist zu verzichten.

- Hinweis zur redaktionellen Verbesserung:
 - Art. 6 Abs. 1 Bst. c
 - Die Legalabkürzung der Verordnung ist der Legalabkürzung des Gesetzes anzupassen (PBG und PBV statt VPB; die durch die Preisbekanntgabeverordnung belegte Legalabkürzung ist zu ändern.)

F. Fahrplanverordnung (FPV), Seiten 116 – 121 des Berichtsanhanges UVEK

- Die Transportunternehmen müssen ihre Fahrplandaten jedermann zur Verfügung stellen. Werden sie zu kommerziellen Zwecken genutzt, sind mindestens die Selbstkosten zu vergüten (Art. 10).

Die Verbreitung der Fahrplandaten wird begrüsst. Die Aufbereitung der Fahrplandaten ist mit hohen Kosten verbunden. Ob die Bearbeitung und Weitergabe der Daten kostenpflichtig ist, soll in der Autonomie der Transportunternehmung liegen. Innerhalb der Branche muss die Weitergabe gratis sein.

G. Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen; Seiten 122 – 126 des Berichtsanhanges UVEK

Seilbahnen Schweiz hat keine Bemerkungen.

H. Sammelverordnung Sicherheit:

H3 *Verordnung über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (AZGV)

- Die Änderung enthält neue Bestimmungen zur Einführung und Umsetzung der Jahresarbeitszeit (Art. 7).

Die Einführung und Umsetzung der Jahresarbeitszeit wird grundsätzlich begrüsst. Die vorgeschlagene Regelung der Kompensation der Überschreitung der Höchstarbeitszeit (vorangehende 365 Tage) entspricht allerdings nicht den betrieblichen Gegebenheiten: Die Kompensationsmöglichkeit muss auch in einer bestimmten Periode nach der erfolgten Überschreitung bestehen. Die Periode soll 12 Monate umfassen.

- Dienstschicht (Art. 10 Abs. 3 Bst. e)

Bisher hatte jede Transportunternehmung, auch die grossen, mit Zustimmung der beteiligten Arbeitnehmer oder ihrer Vertreter einen gewissen Spielraum bei der Gestaltung der Dienstschicht. Mit dem Streichen von Bst. e („mit Zustimmung der beteiligten Arbeitnehmer oder ihrer Vertreter“) und dem Verschieben seines Inhalts in den Einleitungssatz von Absatz 3 gilt die Bestimmung nur noch für die Unternehmungen, die unter einen der in den verbleibenden Buchstaben a – d genannten Sachverhalte fallen. Da die Buchstaben a – d für die grossen Transportunternehmungen nicht zutreffen, entgeht ihnen Spielraum. Wir beantragen deshalb die Beibehaltung der bisherigen Formulierung.

- Streichung des Sonderschutzes/Nachtarbeitsregelung für Jugendliche (Art. 25 Abs. 1)

Die Nachtarbeitsregelung mit Ausnahmemöglichkeiten (Ausbildungszecke) in der AZGV soll ersatzlos aufgehoben werden, weil für die Jugendlichen stattdessen ArG und ArGV gelten. Auch das ArG kennt Ausnahmemöglichkeiten. Allerdings fehlt deren Ausführung in der ArGV. Deshalb ist Art. 25 Abs. 1 AZGV nicht ersatzlos aufzuheben, es ist vielmehr gleichzeitig die entsprechende Regelung in der ArGV zu treffen.

Erlauben Sie uns zum Schluss ein paar allgemeine Bemerkungen:


- Wo die Erläuterungen auf das bisherige Recht verweisen, sind sie häufig zu summarisch. Auch kleine Änderungen können für die Vernehmlassungsadressaten relevant sein.
- Es wäre hilfreich, wenn die Systematik und die Kapitel- und Abschnittitel der Verordnungen denjenigen des übergeordneten Erlasses, in der Regel dem PBG, folgen würden (ARPV, VPB).
- In der VPB wird bei den Artikeln jeweils auf die übergeordnete Bestimmung des PBG hingewiesen. Dies ist sehr hilfreich. Leider findet sich diese Hilfestellung bei den anderen Erlassen nicht.

Wir danken Ihnen für das Verständnis, das Sie unseren Anliegen entgegenbringen.

Freundliche Grüsse



Hans Höhener, Präsident



Dr. Peter Vollmer, Direktor