



Bericht zu den Ergebnissen der Anhörung

Verordnungen zu einer Änderung des Strassentransportunternehmens- und des Verkehrsstrafrechts

1. Durchführung der Anhörung

Das eidgenössische Parlament hat am 26. September 2014 die gesetzlichen Grundlagen verabschiedet (BBI 2014 7337, 7325). Die Referendumsfrist ist am 15. Januar 2015 abgelaufen und unbenützt verstrichen.

Gestützt darauf werden die folgenden drei Verordnungen des Bundesrates revidiert:

Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV, SR 744.103)

Verordnung über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11)

Verordnung über die Mitteilung kantonaler Strafscheide (SR 312.3).

Die Anhörung wurde am 21. Januar 2015 eröffnet und dauerte bis zum 22. März 2015.

Zur Anhörung wurden die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die auf gesamtschweizerischer Ebene tätigen Wirtschaftsverbände sowie Organisationen eingeladen.

Insgesamt gingen 44 Anhörungsantworten ein.

		Adressaten Total	Antwortende
1	Kantone	26	23 (1 KöV) = 24
2	Politische Parteien	12	1
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	1
4	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	12	3
5	Organisationen	52	15
	Total	105	44

2. Liste der eingereichten Stellungnahmen im Anhörungsverfahren

2.1 Kantone

- AG Kanton Aargau
- AI Kanton Appenzell Innerrhoden
- BL Kanton Basel-Landschaft
- BS Kanton Basel-Stadt
- BE Kanton Bern
- FR Canton de Fribourg

GE	Canton de Genève
GL	Kanton Glarus
GR	Kanton Graubünden
JU	Canton du Jura
LU	Kanton Luzern
NE	Canton de Neuchâtel
NW	Kanton Nidwalden
OW	Kanton Obwalden
SH (2)	Kanton Schaffhausen
SZ	Kanton Schwyz
SO	Kanton Solothurn
TG	Kanton Thurgau
TI	Cantone Ticino
VD	Canton de Vaud
VS	Kanton Wallis
ZG	Kanton Zug
ZH	Kanton Zürich

KÖV Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV

2.2 Politische Parteien

SP: Sozialdemokratische Partei der Schweiz

2.3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Schweizerischer Städteverband

2.4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft

sgv/usam: Schweizerischer Gewerbeverband

SBV: Schweizerischer Baumeisterverband

CP Centre Patronal

2.5 Organisationen

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

AGVS/UPSA Auto Gewerbe Verband Schweiz

BLS AG

Konsumentenforum kf

fer-ge Fédération des Entreprises Romandes

Post CH AG

SBB AG

SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Stiftung für Konsumentenschutz SKS

SOB Schweizerische Südostbahn AG

strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs FRS

Thurbo AG

VöV/UTP Verband öffentlicher Verkehr

VCS Verkehrs Club der Schweiz

VSPB/FSFP Verband Schweizerischer Polizei-Beamter

3. Stellungnahmen zu den einzelnen Verordnungen

Es gingen mehrheitlich Stellungnahmen ein, die sich zu allgemeinen Fragen äusserten bzw. ihr generelles Einverständnis erklärten und jeweils zu einigen wenigen Detailfragen Stellung bezogen.

Generell mit der Vorlage einverstanden bzw. keine Bemerkungen sind 32 der 44 Antwortenden.

20 Kantone sind grundsätzlich einverstanden bzw. haben keine Bemerkungen zur Vorlage anzubringen. Der Kanton Obwalden ist ebenfalls einverstanden, weist jedoch darauf hin, dass gerade im derzeit herausfordernden Umfeld durch den starken Schweizer Franken eine tiefe administrative Belastung wichtig sei und eine gute Regulierung massgeblich zur Wettbewerbsfähigkeit der ansässigen Unternehmen beitrage.

Mit den vorgeschlagenen Anpassungen grundsätzlich einverstanden erklären sich auch ASTAG, AGVS/UPSA, strasseschweiz und fer-ge.

4. STUV, Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr

4.1 Kabotageregelung

Es wird von ASTAG, AGVS/UPSA strasseschweiz, Baumeisterverband (SBV), Gewerbeverband (sgv/usam) explizit begrüsst, dass die heutige Kabotageregelung beibehalten wird.

4.2 Schwerwiegende Verstösse

ASTAG, AGVS/UPSA, strasseschweiz, sgv halten fest, die Liste der EU dürfe lediglich als "Orientierungshilfe" verstanden werden, hingegen dürfe der Bundesrat keine Verschärfung der bisherigen Praxis vornehmen.

Inhaltlich sei noch keine Stellungnahme möglich, da die Liste von der EU noch nicht verabschiedet sei.

4.3 Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit

Es wird hier beantragt (CP, sgv/usam, SBV, ASTAG, fer-ge, strasseschweiz, AGVS/UPSA), die Höhe des Eigenkapitals sei zu einem höheren Eurokurs festgelegt worden. Daher sollte der Betrag herabgesetzt werden.

5. VPB

5.1 Konkurrenzierung, Art. 44 VPB

Vom KöV und dem Kanton Schaffhausen wird festgehalten, dass mit dieser Anpassung im Wettbewerbsbereich (d.h. im internationalen Fernverkehr) eine Liberalisierung gegenüber heute erfolge, denn es muss nicht mehr "eine wesentliche Gefährdung von bewilligten Verkehrsangeboten auf der Strasse" nachgewiesen werden. Dagegen bleibt das Konkurrenzverbot im staatlich finanzierten Bereich erhalten, da es neu heisst, dass keine Dienstleistungsaufträge die im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erfolgen, ernsthaft beeinträchtigt sein dürfen. Eine Liberalisierung im Wettbewerbsbereich sei verkräftbar, hingegen sind sie im staatlich finanzierten Bereich dezidiert gegen eine Liberalisierung. Das von der öffentlichen Hand bestellte und finanzierte Verkehrsangebot bilde ein kohärentes Ganzes. Es wird als positiv betrachtet, dass sich die aktuelle Vorlage nur mit den

grenzüberschreitenden Personenbeförderungsbewilligungen und nicht mit den inländischen Konzessionen befasst. Das schweizerische öV-Gesamtsystem würde durch eine Liberalisierung des Binnenverkehrs aus dem Gleichgewicht gebracht. Dies gelte selbst für eine auf den Fernverkehr beschränkte Liberalisierung, weil in der kleinräumigen Schweiz Regional- und Fernverkehr eng ineinander verzahnt sind. Die staatlich finanzierten Verkehrsangebote müssten ihre Wirkung ohne Störfaktor entfalten können.

SEV, SBB, thurbo und VCS beantragen hingegen, Art. 44 VPB nicht zu ändern. Zuerst sei das Postulat 14.3673 zu einer Auslegeordnung zu erarbeiten.

Der VCS verweist zudem auf die negativere Umweltbilanz (hinsichtlich CO₂ und weiterer Treibhausgase) eines Busses im Vergleich zur Bahn. Zudem sei eine Liberalisierung aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht sinnvoll, da der Bund über eine Milliarde Franken für die Verbesserung der Anbindung der Schweiz ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie internationale Verbindungen wie CEVA und FMV investiert habe. Hingegen hält der VCS ausdrücklich fest, dass Charterbusverbindungen nach Spanien oder osteuropäische Städte eine bessere Umweltbilanz aufweisen als das Flugzeug oder der individuelle Privatverkehr.

Ausdrückliche Unterstützung findet die Anpassung hingegen bei ASTAG, AGVS, strasseschweiz und fer-ge.

5.2 Register über Reisende ohne gültigen Fahrausweis

Die SBB beantragen vorzusehen, dass eine Löschung von Daten innert Wochenfrist als unverzüglich anzusehen sei. Als Löschung habe der Entzug des Lesezugriffs zu genügen. Allfällige Archivierungspflichten könnten einer Löschung entgegenstehen.

5.3 Strafbestimmungen

Die SBB beantragen, zusätzliche Übertretungsstrafbestände vorzusehen. So solle mit Busse bestraft werden, wer sich Anordnungen des Personals der Transportunternehmungen zur Durchsetzung der Ordnung widersetze.

SBB und BLS beantragen, mit Busse zu bestrafen, wer Anlagen oder Fahrzeuge verunreinige, wer Fahrzeuge aller Art ausserhalb der vorgesehenen Parkflächen abstelle oder Anlagen zum Abstellen von Fahrzeugen entgegen der Benützungsvorschriften bzw. ohne gültiges Parkticket nutze.