



CH-3003 Bern, BAV

## **Änderung der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK) betreffend direkte Verbindungen von Flughäfen zu Tourismusgebieten (Motionen Hess und Amstutz) sowie betreffend Kapitel 5 VPK „Eidgenössische Bewilligungen“ für grenzüberschreitende Busverkehre; Erläuterungen**

### **1. Direkte Verbindungen von Flughäfen zu Tourismusgebieten (Motionen Hess und Amstutz)**

#### 1.1. Ausgangslage / Problemstellung

##### 1.1.1. Nachfrage nach direkten Verbindungen von Flughäfen zu Tourismusgebieten.

Auf Grund der Anfragen beim Bundesamt für Verkehr (BAV) und bei kantonalen Bewilligungsstellen konnte in den letzten Jahren eine Nachfrage nach direkten Verbindungen zwischen den Schweizer Flughäfen und den touristischen Destinationen festgestellt werden. Diese Nachfrage entstand insbesondere wegen den ausländischen Touristen, die in die Schweiz mit einem Flugzeug anreisen, manchmal nur für die kurze Aufenthaltsdauer und direkt, ohne umsteigen zu müssen, ihre Bergdestination erreichen möchten.

Heute ist es auf vielen dieser Strecken nicht möglich umsteigefrei zu reisen. So müssen Reisende vom Flughafen Genf, die z.B. nach Verbier reisen wollen, zwei Mal das Verkehrsmittel wechseln. Reisende, die vom Flughafen Bern-Belp ins Berner Oberland oder vom Flughafen Zürich ins Graubünden reisen wollen, müssen auch in der Regel mehr als einmal umsteigen.

Die Regeln zur Erteilung der Konzessionen und die Grundsätze für die Verfahren betreffend die kantonalen Bewilligungen werden in der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK; SR 744.11) festgelegt. Gestützt auf diese Regeln braucht es heute eine Konzession für bedürfnisorientierte Transporte zwischen einem Flughafen und einem Tourismusort, die Eigenschaften eines Linienverkehrs aufweisen (festgelegte Linie, im Voraus definierter Fahrplan).

In einzelnen Fällen wurden konkrete Gesuche um eine Konzession bzw. eine kantonale Bewilligung eingereicht. Die Erteilung der Transportrechte – sei es mit einer Konzession oder einer Bewilligung – hat sich jedoch als schwierig erwiesen. Je nach Gesuch bereitet allein schon die Frage, ob es eine Konzession oder eine Bewilligung braucht, gewisse Interpretationsschwierigkeiten. Andererseits stellen sich Auslegungsfragen betreffend die Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs. Eine der Voraussetzungen für die Erteilung der Konzessionen und Bewilligungen ist, dass durch das neue Angebot zu den bestehenden Angeboten des öffentlichen Verkehrs keine volkswirtschaftlich nachteiligen Wettbewerbsverhältnisse entstehen. Insbesondere sind darunter die Gefährdung der bestehenden Angebote in ihrem Bestand sowie die wesentliche Konkurrenzierung der durch die öffentliche Hand mitfi-



Referenz/Aktenzeichen: 151/2007-12-05/210

nanzierten Verkehrsangebote gemeint. Diese Voraussetzung führte in der Praxis dazu, dass einige Gesuche teilweise abgelehnt werden mussten.

#### 1.1.2. Motionen

Am 7. und 14. Dezember 2005 wurden zwei gleichlautende Motionen im Nationalrat und im Ständerat eingereicht (05.3762 Motion Amstutz und 05.3814 Motion Hess), mit welchen der Bundesrat beauftragt wurde, die VPK umgehend anzupassen, um die gewerbsmässigen Personentransporte zwischen den schweizerischen Flughäfen und den Tourismusgebieten zu liberalisieren (zum Wortlaut der Motionen und der Begründung vgl. den Anhang).

Am 21. Juni 2007 wurden die Motion Hess vom Nationalrat als 2. Rat und die Motion Amstutz angenommen. Eine Behandlung der Motion Amstutz im Ständerat steht noch an. Aufgrund der identischen Anliegen ist von deren Annahme auszugehen.

#### 1.1.3. Umsetzung der Motionen

Ursprünglich war geplant, die Änderung der VPK im Rahmen der Anpassung der Verordnungen in Folge der Bahnreform 2, Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE), vorzunehmen. Da sich aber die Behandlung von RöVE im Parlament verzögert, und die Anliegen der Motionäre bereits jetzt behandelt werden sollen, erfolgt die Anpassung der VPK unabhängig vom zeitlichen Vorgehen von RöVE.

#### 1.1.4. Workshop zum Thema Liberalisierung der gewerbsmässigen Personentransporte

Im vergangenen Herbst hat das BAV einen halbtägigen Workshop durchgeführt, an dem die Vertreter verschiedener Interessengruppen eingeladen wurden, um über eine künftige Lösung zu diskutieren. Teilgenommen haben die Vertreter der folgenden Institutionen: Staatssekretariat für Wirtschaft, Schweizer Tourismus-Verband, Vertreter der Kantone Zürich, Genf, Wallis und Graubünden, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Verband öffentlicher Verkehr, Vertreter des Flughafens Unique und Genf, Schweizerische Bundesbahnen AG, Rhätische Bahn, die PostAuto Schweiz AG.

Im Rahmen der Diskussion wurden folgende Fragen besprochen:

- Anwendungsbereich der Revision (sind die konzessions- oder bewilligungspflichtigen Fahrten betroffen?),
- Definition der Fahrten (an welche Kriterien muss diese Definition anknüpfen? Welche Einschränkungen müssen festgelegt werden: Strecke, die beförderten Personen, zeitliche Einschränkungen),
- welche Orte und welche Personen sollen von einer neuen Lösung profitieren sowie
- die Frage des Verhältnisses zu den bestehenden Angeboten des öffentlichen Verkehrs (Konkurrenzierung).



Referenz/Aktenzeichen: 151/2007-12-05/210

Die Diskussion während dem Workshop hat die konkreten Ansätze für eine künftige Lösung gebracht. Es konnte eruiert werden, welche Bedürfnisse bzw. Erwartungen auf allen Seiten bestehen. Konkret konnten nachfolgende Aussagen festgehalten werden:

- Es bestehen zwei Hauptgruppen von Personen, welche transportiert werden sollen. Das sind die Gruppentouristen und die Individual-Reisenden.
  
- A. Gruppentouristen:

Die Gruppentouristen wollen für eine im Voraus bestimmte Zeit in der Schweiz Ferien machen und dafür ein Angebotspaket kaufen, dessen Bestandteil nebst dem Flug und dem Hotel der Transfer zwischen dem Flughafen und Hotel ist. Diese Zielgruppe stellt nach der Meinung der Teilnehmenden keine Konkurrenz für den bestehenden öV dar, da deren Ausmass sich in Grenzen hält und zudem werden, wenn die Fahrten nur mit den „geschlossenen“ Gruppen durchgeführt werden (das heisst, es werden keine weiteren Passagiere aufgenommen als diejenigen, die der Gruppe angehören), die Angebote des öV nicht betroffen.
  
- B. Individual-Reisende:

Diese gestalten ihren Aufenthalt in der Schweiz individuell. Diese Personen kaufen die Transportleistung sowie die Unterkunft unabhängig voneinander. Diese können auch vielmehr mit den Reisenden verglichen werden, welche die täglichen Angebote des öV (insbesondere Linienverkehr) benutzen. Sie charakterisieren sich dadurch, dass sie eher spontan bei der Haltestelle eintreffen und die Transportunternehmung nicht im Voraus wissen kann, wer wann das Angebot nutzen möchte. Bei dieser Zielgruppe besteht eher die Wahrscheinlichkeit, dass durch die Schaffung von einem neuen direkten Angebot vom Flughafen zum touristischen Gebiet die Angebote des öV weniger benutzt und dadurch konkurrenziert werden.
- Bezüglich der Abfahrts- und Ankunftsorte wurde gewünscht, dass alle Schweizer Flughäfen von dieser Lösung profitieren sollten, dh. unabhängig von deren Grösse. Hingegen betreffend Zielort wurde festgehalten, dass das Angebot nicht nur auf eine einzige Ortschaft beschränkt werden darf, sondern dass die Fahrten zu einem bestimmten touristischen Gebiet führen sollen. Dabei soll jedoch nur das Absetzen bzw. Aufnahme von Passagieren in der touristischen Region bzw. am Flughafen zulässig sein.
- Die Fahrten sollen nicht öffentlich zugänglich sein, sondern ausschliesslich von den „Fluggästen“ genutzt werden dürfen. Dadurch kann auch die gewünschte Einschränkung solcher Transportarten erreicht werden.
- Andere Einschränkungen als aufgrund der Eigenschaft „Fluggast“ wurden verworfen. Zu den verworfenen Lösungen gehört beispielsweise die Erteilung einer Bewilligung nur für eine bestimmte Jahreszeit (z.B. nur auf die Winterzeit) oder die Zulassung nur für Fahrten mit Fahrzeugen, die nur eine bestimmte Anzahl von Passagieren befördern können.



Referenz/Aktenzeichen: 151/2007-12-05/210

- Bei der Frage der Konkurrenzierung des öV wurde klar geäussert, dass eine gewisse Konkurrenzierung erlaubt sein sollte. Sie darf jedoch nicht wesentlich sein und die bestehenden Angebote des öV nicht in ihrem Bestand gefährden.
- Die Teilnehmerrinnen und Teilnehmer des Workshops haben sich mehrheitlich für eine Bundeslösung (Erteilung der Transportrechte durch den Bund) ausgesprochen. Dies wurde mit der Einheitlichkeit der Verfahren und einer einheitlichen Praxis begründet. Dabei sollte die neue Transportart nicht bloss eine Bewilligung, sondern eine Konzession benötigen. Mit der Konzession werden Rechte erteilt, aber auch Pflichten auferlegt. Dadurch sollte den Anbietern solcher Flughafentransporte und den Transportunternehmungen des öV eine ähnliche Position zukommen.

## 1.2. Vorgeschlagene Änderungen

Ausgehend von den gesammelten Informationen und Inputs wurde die nachfolgend dargestellte Änderung der VPK erarbeitet. Dabei wurde berücksichtigt, dass es zwei Gruppen von Reisenden gibt, die in die Schweiz reisen. Die präsentierte Änderung der Verordnung betrifft nur die Transporte von Individual-Reisenden. Die vorab gebildeten Gruppen (Gruppentransfer) werden neu immer als Gelegenheitsverkehr gemäss Artikel 12 VPK behandelt. Eine mögliche Subsumierung unter Pendelfahrten gemäss Artikel 11 Buchstabe i VPK wird damit ausgeschlossen. Vollständigkeitshalber wird hier die Lösung für die Gruppentransfers kurz skizziert.

### 1.2.1. Gruppentransfer von und zu den Flughäfen: vollständige Liberalisierung.

Die vorab gebildeten Gruppen stellen eine eigene Fahrgastgruppe dar. In der Regel wird ein ganzes Angebotspaket gekauft, in welchem unter anderem der Transfer vom Flughafen zu ihrer Destination inbegriffen ist.

Die Unterstellung der Gruppen unter eine Konzessionspflicht würde dazu führen, dass die Transportunternehmung auch an die mit der Konzession geknüpften Pflichten gebunden ist. Dies würde keine Erleichterung bringen, wie das mit den Motionen gefordert wurde. Die Fahrten liessen sich nicht flexibel ausgestalten, weil sie z.B. an einen Fahrplan gebunden wären. Ohne diese Pflicht können die Fahrten an die Bedürfnisse der Gruppe ausgerichtet werden und z.B. könnte der verspätete Flug abgewartet werden.

Da es sich um geschlossene Gruppen handelt, können sie gemäss heute geltender VPK als Gelegenheitsfahrten gemäss Artikel 12 Absatz 1 VPK (... alle übrigen regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten,...) betrachtet werden.

Die Transfers von vorab gebildeten Gruppen von Fluggästen ab einem Flughafen zu einem touristischen Ort oder Gebiet und in umgekehrter Richtung gelten **neu immer** als Gelegenheitsfahrten und werden nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d VPK vom Personenbeförderungsregal ausgenommen. Die Voraussetzung ist, dass dabei keine anderen Fahrgäste aufgenommen werden dürfen, welche der Gruppe nicht angehören.



Referenz/Aktenzeichen: 151/2007-12-05/210

Diese Auslegung wird das BAV den kantonalen Stellen schriftlich mitteilen.

## 1.2.2. Transfer von Individual-Reisenden

### 1.2.2.1. Definition der Transportart

Bei der Änderung der VPK muss die heutige Systematik der Verordnung berücksichtigt werden. Die Verordnung unterscheidet zwischen Linienverkehr, linienverkehrsähnlichen Fahrten und den Sonderformen des Linienverkehrs, wobei die Transporte der Konzessions- oder Bewilligungspflicht unterstellt oder vom Personenbeförderungsregal ausgenommen werden können. Das heisst, es muss die Definition einer neuen Transportart gefunden und diese einer der drei Gruppen zugeordnet werden, die Unterstellung unter die Konzessions- oder Bewilligungspflicht geregelt und die Voraussetzungen für die Erteilung der Transportrechte definiert werden.

#### 1.2.2.2. Änderung der VPK (vorgeschlagene Lösung)

Diese neue Transportart kann grundsätzlich aufgrund der eingeschränkten Anwendung auf eine bestimmte Kategorie von Fahrgästen (Fluggäste) am besten unter die Sonderformen des Linienverkehrs subsumiert werden, welche in Artikel 11 VPK geregelt sind. Als solche Transportart gilt die regelmässige Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste.

Es wird folgende Definition der Transportart vorgeschlagen:

#### Art. 11 Bst. j (neu)

**„Transfer von Fluggästen:** *Binnen Transporte des touristischen Verkehrs von Fluggästen ab einem Flughafen zu einem touristischen Ort oder Gebiet und in umgekehrter Richtung“.*

- Mit dem Titel und dem Wort „Transfer“ wird zum Ausdruck gebracht, dass es sich um Transporte handelt, die dazu dienen, die Fluggäste auf direktem Weg zu ihrem Zielort zu bringen. Es soll dadurch auch zum Ausdruck kommen, dass die Aufnahme oder das Absetzen von Passagieren zwischen dem Flughafen und der Zieldestination (Beförderung auf den Teilstrecken) ausgeschlossen ist.
- Durch das Wort „Binnen Transporte“ soll präzisiert werden, dass damit keine grenzüberschreitenden Fahrten gemeint sind und die vorliegende Änderung auf sie keinen Einfluss hat.
- Dadurch, dass diese Transporte ausschliesslich von Fluggästen benutzt werden dürfen, wird eine Beschränkung der Konkurrenzierung der Angebote des bestehenden öffentlichen Verkehrs erreicht.
- Der Zielort dieser Fahrten darf ein oder mehrere Orte in einem touristischen Gebiet sein. Sollten mehrere Orte durch ein Angebot bedient werden, müssen sie sich im gleichen Gebiet befinden. Das bedeutet, dass diese Ortschaften, an denen die Reisenden abgesetzt bzw. aufgenommen werden, sich in einer räumlichen Nähe zueinander befinden sollen (z.B. Unterengadin und nicht das ganze Graubünden). Unter den touristischen Gebieten werden insbesondere Berggebiete verstanden, in denen in den Wintermonaten Schneesportarten getrieben werden,



Referenz/Aktenzeichen: 151/2007-12-05/210

aber auch im Sommer zahlreiche touristische Attraktionen zur Verfügung stehen (Klettern etc.). Nicht darunter fallen Städte wie z.B. Luzern, St. Gallen oder Lausanne.

#### 1.2.2.3. Verhältnis zu den bestehenden Angeboten des öV

Das Ziel der Liberalisierung ist es, einfacher eine Konzession zu erhalten. Das Kriterium, an dem die bisherigen Anfragen oft gescheitert sind, war die Konkurrenzierung der bestehenden Angebote des öffentlichen Verkehrs. Die Abklärungen haben ergeben, dass eine gewisse Konkurrenzierung bestehen darf, diese darf jedoch nicht wesentlich sein. Halten die Erbringer der Flughafentransporte gewisse Auflagen ein, so kommt es in der Praxis auch nicht zu einer wesentlichen Konkurrenzierung des abteilungsberechtigten öffentlichen Verkehrs. Dies zeigen die bis heute gemachten Erfahrungen. Um die neue Kategorie der Transporte unter erleichterten Bedingungen zu bewilligen und eine Vereinfachung der Verfahren zu erreichen, wird die Prüfung der Konkurrenzierung durch die Schaffung dieser neuen Transportart als antizipiert festgeschrieben. Diese Legiferierung ist durch die Kompetenz des Verordnungsgebers nach Artikel 3 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung und die Zulassung als Strassentransportunternehmung (PBG; SR 744.10) gedeckt. Gemäss dieser Bestimmung kann der Bundesrat Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal gestatten. Vorliegend wird dagegen nur der in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b PBG verlangte Nachweis betreffend der Nichtkonkurrenzierung als abstrakt erfüllt geregelt. D.h. das Kriterium der Konkurrenzierung für den Transfer von Fluggästen muss nicht mehr im Einzelfall geprüft werden. Zentral ist dabei, dass diese Transporte nur von den Fluggästen benutzt werden dürfen.

Somit sind die Absätze 2 und 3 von Artikel 13 VPK für die Transfers von Fluggästen obsolet. Sie werden als nicht anwendbar erklärt. Dazu wird in Artikel 13 ein Absatz 3bis eingefügt:

#### Art. 13 Abs. 3bis (neu)

*"Absätze 2 und 3 finden keine Anwendung auf die Transfers von Fluggästen gemäss Artikel 11 Buchstabe j".*

#### 1.2.2.4. Konzessionspflicht

Für die Frage der Zuständigkeit bestehen grundsätzlich drei Möglichkeiten. Die neue Transportart könnte unterstellt werden

- der Konzessionspflicht: Der Bund erteilt die Transportrechte mittels Konzessionen,
- der Bewilligungspflicht: Die Kantone sind zuständig für die Erteilung von Transportrechten,
- Ausnahme vom Personenbeförderungsregal: Es ist weder eine Konzession noch eine Bewilligung erforderlich.

Mit der Festlegung des Bundes als zuständige Behörde und damit die Unterstellung unter die Konzessionspflicht kann eine einheitliche Praxis gewährleistet werden. Dies ist insbesondere deshalb gerechtfertigt, da die fraglichen Fahrten in der Regel durch das Gebiet von mehreren Kantonen führen werden. Die Kantone äusserten sich dahingehend, dass ihnen eine einheitliche Praxis wichtig sei.



Referenz/Aktenzeichen: 151/2007-12-05/210

Die Konzessionspflicht ergibt sich für die neue Transportart aus dem bereits bestehenden Artikel 5 VPK, welcher festlegt, dass eine Konzession auch für die Sonderformen des Linienverkehrs (gemäss Artikel 11 VPK) erforderlich ist, die weder bewilligungspflichtig noch vom Personenbeförderungsregal ausgenommen sind. Eine zusätzliche Regelung ist nicht notwendig.

#### 1.2.2.5. Konzessionsgesuche

Die Gesuche um Erteilung einer Konzession für die Transfers von Fluggästen werden grundsätzlich nach den bereits bestehenden Regeln und Verfahren, die die VPK vorsieht, geprüft. Dies bedeutet, dass die Erteilung der Konzession nach Artikel 13 ff. VPK erfolgt. Die in Artikel 13 genannten Kriterien (Zweckmässigkeit, Wirtschaftlichkeit, die Tangierung der Interessen der Raumplanung und des Umweltschutzes, das Vorhandensein der Bewilligungen und der Konzessionen für die Benutzung der Verkehrswege, die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen sowie die Koordination innerhalb des öffentlichen Verkehrs) werden bei der Behandlung der Gesuche summarisch geprüft. Das heisst, wenn sie nicht offensichtlich als nicht erfüllt bzw. wenn sie nicht grundsätzlich angezweifelt werden, wird deren Erfüllung als gegeben betrachtet. Das befreit die Gesuchsteller jedoch nicht davon, die Gesuche begründet und entsprechend den Bestimmungen der VPK einzureichen. Die Gesuche sind deshalb gemäss Artikel 20 VPK (in Verbindung mit dem Anhang zu diesem Artikel) auszugestalten. Auf die Änderung dieser Kriterien wird zum heutigen Zeitpunkt verzichtet. Eine umfassende Prüfung wird im Rahmen der Revision der VPK aufgrund der Bahnreform 2 (RöVE) erfolgen.

Auch die Bestimmungen über das Verfahren aus dem 3. Kapitel der VPK werden angewendet. Das heisst, dass zu den Gesuchen die Vernehmlassungsverfahren bei den betroffenen Kantonen, Verkehrsverbänden und öffentlichen Transportunternehmungen, einschliesslich der Infrastrukturbetreiberinnen durchgeführt werden. Auf diese Weise können die angehörten Stellen ihre Vorschläge und Bemerkungen für die optimale Durchführung der Transporte einbringen (z.B. bezüglich der Frage, wo die Fahrzeuge halten dürfen etc.).

Der Fahrbetrieb darf gemäss Artikel 22 VPK erst aufgenommen werden, wenn die Konzession erteilt ist.

#### 1.2.2.6. Pflichten des Konzessionsinhabers

Die Unternehmungen, die Transfer von Fluggästen (Individual-Reisende) offerieren möchten, sollen gleich mit den bestehenden Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs gestellt werden, was die Pflichten anbetrifft. Um das zu erreichen, wird auch das Instrument der Konzession gewählt. Mit der Konzession sind nämlich nicht nur Transportrechte, sondern auch die Pflichten (Artikel 23 f. VPK) verbunden. Dazu gehören Betriebspflicht, Tarifpflicht, Transportpflicht, Fahrplanpflicht und Buchführungs- sowie Auskunftspflicht. Da die Transporte direkt und von einer Transportunternehmung durchgeführt werden, unterliegt der Transfer von Fluggästen nicht der Verpflichtung über den Direkten Verkehr nach Artikel 13 Absatz 1 des Bundesgesetzes über den Transport im öffentlichen Verkehr (TG; SR 742.40).



Referenz/Aktenzeichen: 151/2007-12-05/210

### 1.3. Tabellarische Zusammenfassung der Änderung

<b>Sachverhalt betr. Flughafen-transfer</b>	<b>Geltendes Recht</b>	<b>Änderung</b>
Transfer von Gruppen	= Pendelfahrten mit Unterbringung: kantonale Bewilligung	konzessions- und bewilligungsfrei (vollständige Liberalisierung)
Transfer von gesammelten Individual-Reisenden (kein Taxibetrieb)	= Linienverkehr / linienverkehrsähnliche Fahrten: Konzession	„erleichterte“ Konzession

## 2. Änderung von Kapitel 5 VPK „Eidgenössische Bewilligungen“ für grenzüberschreitende Busverkehre

### 2.1. Ausgangslage / Problemstellung

Es war geplant, die notwendigen Änderungen in Kapitel 5 der VPK im Rahmen der Anpassung der Verordnungen in Folge der Bahnreform 2, Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE), vorzunehmen. Da sich aber, wie bereits dargelegt, die Behandlung von RöVE im Parlament verzögert, sollen gemeinsam mit der Anpassung der VPK hinsichtlich der Liberalisierung im Konzessionswesen auch die wichtigsten und dringendsten Anpassungen der VPK im Bereich der Bestimmungen zu den eidgenössischen Bewilligungen für grenzüberschreitende Busverkehre (Kapitel 5 VPK) vorgenommen werden. Konkret geht es dabei um:

- die rechtliche Absicherung der bestehenden Verwaltungspraxis,
- die Lösung von aufgrund des rasanten Wachstums des grenzüberschreitenden Linienbusverkehrs neu entstandenen Problemen,
- die Verbesserung der Mittel zur Kontrolle des grenzüberschreitenden Linienbusverkehrs sowie
- die Korrektur von inhaltlichen Fehlern der VPK.

Unter die Bestimmungen von Kapitel 5 VPK fallen praktisch ausschliesslich die grenzüberschreitenden Langstrecken-Linienbusverkehre (z.B. Zürich – Prag oder Basel – Sarajevo). Die grenzüberschreitenden regionalen Busverkehre sind somit von den vorliegenden Änderungen nicht betroffen.

### 2.2. Vorgeschlagene Änderungen

Bei den vorgeschlagenen Änderungen handelt es sich um Anpassungen, welche für die betroffenen Behörden sowie Unternehmen Rechtssicherheit schaffen sollen.



Referenz/Aktenzeichen: 151/2007-12-05/210

### 2.2.1. Angaben

Die bei einem Gesuch für eine eidgenössische Bewilligung für einen grenzüberschreitenden Linienbusverkehr zu machenden Angaben sind nicht in allen Punkten identisch mit den bei Konzessionsgesuchen einzureichenden Angaben. Dies ist in der Verordnung entsprechend festzuhalten.

*Art. 20 Abs. 2*

*Die Gesuche haben die im Anhang genannten Angaben zu enthalten. Für Gesuche nach Kapitel 5 dieser Verordnung kann das Bundesamt Abweichungen festlegen.*

### 2.2.2. Haltestellen und Streckenführung

Zum Schutz des konzessionierten öffentlichen Verkehrs sowie zur Sicherstellung einer geordneten Abwicklung der grenzüberschreitenden Linienbusverkehre muss der Bund die Möglichkeit haben, die Streckenführung sowie die Anzahl und Lokalität der Haltestellen für derartige Verkehrsdienste festzulegen. Das Bundesamt muss sicherstellen können, dass die Kantone geeignete Haltestellen für den grenzüberschreitenden Linienbusverkehr zur Verfügung stellen, die gewissen Mindestanforderungen genügen.

*Art. 39a Haltestellen und Streckenführung*

*Abs. 1 Soweit internationale Abkommen nichts anderes bestimmen, kann das Bundesamt Vorschriften hinsichtlich der Lokalität und Anzahl der Haltestellen sowie der Streckenführung erlassen.*

*Abs. 2 Die Kantone sorgen für geeignete Haltestellen gemäss den vom Bundesamt festgelegten Mindestanforderungen.*

### 2.2.3. Aufteilung der Verkehrsleistung bei Kooperationsverkehren

Im grenzüberschreitenden Linienverkehr mit verschiedenen Ländern sind gemäss bilateralen Abkommen Kooperationsverkehre vorgesehen, bei welchen jeweils Unternehmen aus dem Start- und Ziel-land gemeinsam die Dienste anbieten. Um zu verhindern, dass die Schweizer Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr von der ausländischen Konkurrenz völlig aus dem Markt gedrängt werden, soll das Bundesamt Mindestanforderungen an die Aufteilung der Verkehrsleistung auf einer bestimmten Verkehrsverbindung zwischen in- und ausländischen Verkehrsunternehmen festlegen können. Vorbehalten bleiben anders lautende Bestimmungen in den internationalen Abkommen.

*Art. 39b Aufteilung der Verkehrsleistung*

*Das Bundesamt kann Vorschriften hinsichtlich der Aufteilung der Verkehrsleistung zwischen in- und ausländischen Verkehrsunternehmen erlassen. Vorbehalten bleiben abweichende Regelungen in internationalen Abkommen.*

### 2.2.4. Kooperation



Referenz/Aktenzeichen: 151/2007-12-05/210

Die seit Jahren herrschende und zum Teil in den bilateralen Abkommen festgehaltene Praxis, dass zum Schutz der Schweizer Transportunternehmen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr eine Kooperation zwischen Schweizer und ausländischen Verkehrsunternehmen verlangt wird, soll auf Verordnungsstufe verankert werden. Vorbehalten bleiben anders lautende Bestimmungen in den internationalen Abkommen.

*Art. 40 Abs. 1 Bst. f*

*Die Bewilligung wird erteilt, wenn nachgewiesen wird, dass:*

- f. eine Kooperation zwischen Unternehmen der Schweiz und des Zielstaats besteht. Vorbehalten bleiben abweichende Regelungen in internationalen Abkommen.*

#### 2.2.5. Fahrgastliste

Beim Kontrolldokument (sog. Fahrgastliste) handelt es sich um ein Instrument zur Kontrolle der grenzüberschreitenden Personenbeförderung, das auf Verordnungsstufe verankert werden soll. Die Fahrgastliste im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr ist das Pendant zum Fahrtenblatt im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr und ermöglicht den zuständigen Kontrollorganen die rasche Feststellung von Verstössen gegen die gesetzlichen Bestimmungen oder die Bewilligungsauflagen.

*Art. 46 Abs. 2*

*Im grenzüberschreitenden Linienverkehr ist für jede Fahrt vor deren Antritt ein Kontrolldokument zu erstellen und mitzuführen. Diese Fahrgastliste enthält mindestens die folgenden Angaben:*

- a. das oder die beteiligten Verkehrsunternehmen;*
- b. Fahrzeugkennzeichen;*
- c. Name(n) des Fahrers oder der Fahrer;*
- d. Bewilligungsnummer;*
- e. Abfahrts- und Ankunftsdatum;*
- f. Abfahrts- und Bestimmungsort;*
- g. Namen und Vornamen sowie Ein- und Aussteigeort der Fahrgäste.*



Referenz/Aktenzeichen: 151/2007-12-05/210

*Anhang*

Wortlaut der Motionen:

Der Bundesrat wird beauftragt, die Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK; SR 744.11) umgehend anzupassen, damit gewerbsmässige Personentransporte zwischen den schweizerischen Flughäfen und den Tourismusgebieten auch in der bevorstehenden Wintersaison möglich sind.

Begründung:

Die Zahl der mit Flugzeugen in die Schweiz reisenden Gäste der verschiedenen Tourismusregionen hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Auch in der Wintersaison bringen Charterflüge zahlreiche Gäste in die Schweiz, die in unseren Berggebieten ihre Ferien verbringen wollen. Ihre Weiterreise von den verschiedenen Flughäfen in die Tourismusgebiete wurde bisher saisonal teilweise mit Cars oder Kleinbussen sichergestellt, da eine verhältnismässige Anreise mit dem öffentlichen Verkehr nicht möglich ist.

Gemäss den Konzessionsbestimmungen der VPK unterliegen diese gewerbsmässigen Personentransporte einer Bewilligungspraxis. Für die Bewilligungen sind die Kantone zuständig. Die Bewilligungen können erteilt werden, sofern kein von der öffentlichen Hand durch Betriebs- und Investitionsbeiträge mitfinanziertes Verkehrsangebot wesentlich konkurrenziert wird.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat es an seiner Sitzung vom 9. November 2005 abgelehnt, für die Personenbeförderung zwischen dem Flughafen Kloten und verschiedenen Standorten im Kanton Graubünden bzw. dem Berner Oberland eine derartige generelle und umfassende Bewilligung zu erteilen, da die geltenden gesetzlichen Bestimmungen dies nicht zulassen würden. Er erteilte jedoch eine kantonale Bewilligung für gewerbliche Personentransporte in den Randstunden.

Damit können die Gäste in diesem Winter dennoch nicht umfassend wie bisher in die genannten Tourismusdestinationen reisen, da viele Charterflüge am Samstagmorgen ankommen. Für die genannten Tourismusregionen besteht die Gefahr, dass sie ein wichtiges Gästesegment verlieren.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat deshalb mit Schreiben vom 3. Oktober 2005 dem Schweizer Tourismusverband und dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband angekündigt, die Konzessions- und Bewilligungspflicht zu überprüfen. Ziel ist es, eine gewisse Liberalisierung für diese volkswirtschaftlich bedeutenden Transporte zu erreichen.

Da die Bahnreform 2 nicht wie geplant per 1. Januar 2007 in Kraft treten wird, soll dieser Liberalisierungsschritt gemäss BAV in einem separaten Verfahren geprüft werden. Dieser Schritt kann vom Bundesrat unabhängig und schnell vorgezogen werden.