

Kantone

Cantons

Cantoni

1. Kanton Aargau
Canton d'Argovie
Cantone di Argovia (AG)
2. Kanton Appenzell Ausserrhoden
Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures
Cantone di Appenzello Esterno (AR)
3. Kanton Appenzell Innerrhoden
Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures
Cantone di Appenzello Interno (AI)
4. Kanton Basel-Landschaft
Canton de Bâle-campagne
Cantone di Basilea Campagna (BL)
5. Kanton Bern
Canton de Berne
Cantone di Berna (BE)
6. Kanton Fribourg
Canton de Fribourg
Cantone di Friburgo (FR)
7. Kanton Genf
Canton de Genève
Cantone di Ginevra (GE)
8. Kanton Glarus
Canton de Glarus
Cantone di Glarona (GL)
9. Kanton Graubünden
Canton des Grisons
Cantone dei Grigioni (GR)
10. Kanton Jura
Canton du Jura
Cantone del Giura (JU)
11. Kanton Luzern
Canton de Lucerne
Cantone di Lucerna (LU)
12. Kanton Neuenburg
Canton de Neuchâtel
Cantone di Neuchâtel (NE)

13. Kanton Nidwalden
Canton de Nidwald
Cantone di Nidvaldo (NW)
14. Kanton Obwalden
Canton d'Obwald
Cantone di Obvaldo (OW)
15. Kanton St. Gallen
Canton de St. Gall
Cantone di San Gallo (SG)
16. Kanton Schaffhausen
Canton de Schaffhouse
Cantone di Sciaffusa (SH)
17. Kanton Schwyz
Canton de Schwyz
Cantone di Svitto (SZ)
18. Kanton Solothurn
Canton de Soleure
Cantone di Soletta (SO)
19. Kanton Tessin
Canton du Tessin
Cantone Ticino (TI)
20. Kanton Thurgau
Canton de Thurgovie
Cantone di Turgovia (TG)
21. Kanton Uri
Canton d'Uri
Cantone di Uri (UR)
22. Kanton Waadt
Canton de Vaud
Cantone di Vaud (VD)
23. Kanton Wallis
Canton du Valais
Cantone del Vallese (VS)
24. Kanton Zug
Canton de Zoug
Cantone di Zugo (ZG)
25. Kanton Zürich
Canton de Zurich
Cantone di Zurigo (ZH)
26. Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)
Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung
Herr Bundesrat
Guy Parmelin
3003 Bern

20. Dezember 2023

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat,

Mit Schreiben vom 29. September 2023 wurden die Kantonsregierungen zum Vernehmlassungsverfahren betreffend die Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Die Bemerkungen des Regierungsrats entnehmen Sie bitte dem Antwortformular.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats


Jean-Pierre Gallati
Landammann


Joana Filippi
Staatsschreiberin

Beilage
• Antwortformular

z.K. an
• energie@bwl.admin.ch

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Regierungsrat des Kantons Aargau
Adresse / Indirizzo	Regierungsgebäude 5001 Aarau
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	20. Dezember 2023
Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)	Hans Ruedi Rihs Leiter Sektion öffentlicher Verkehr Abteilung Verkehr Departement Bau, Verkehr und Umwelt hans-ruedi.rihs@ag.ch , 062 835 33 51
<p>Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch. Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.</p> <p>Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.</p> <p>Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.</p>	

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Aufgrund von potenziell gravierenden Auswirkungen auf Leib und Leben, den Ruf des Wirtschaftsstandorts Schweiz sowie bleibenden Schäden an technischen Infrastrukturen, fordert der Regierungsrat seit August 2022 einen Verzicht der Massnahme "zyklische Netzabschaltungen". Im Gegenzug schlägt der Regierungsrat allgemein lagebedingte, höhere Kontingentierungssätze und freiwillige Massnahmen vor, namentlich Verbrauchsreduktionen gegen (ggf. auktionierte) Entschädigungen. Es gilt, zyklische Netzabschaltungen oder Blackouts mit allen Mitteln zu verhindern.

Bereits bei den Massnahmen zur Covid-19-Pandemie hat sich die Systemführerschaft im öffentlichen Verkehr (öV) durch die beiden Systemführer Schweizerische Bundesbahnen SBB und PostAuto als eine gute Organisationsstruktur für die Regelung des öffentlichen Verkehrs im Krisenfall bewährt. Die Beibehaltung der Organisation erscheint daher sinnvoll.

Das vorgeschlagene Vorgehen bewirkt, dass der Energieverbrauch durch die stufenweise Reduktion der Traktionsenergie reduziert wird. Der öffentliche Verkehr benötigt aber auch einen Anteil an Energie für die Sicherheits- und Steuerungsanlagen, die zum grossen Teil aus dem 50 Hz-Netz gespeist werden. Fallen solche Teilnetze aus, steht der gesamte Schienenverkehr und auch ein grosser Teil des strassengebundenen öV still. Dies wäre unter Stufe D der Fall.

Der Regierungsrat unterstützt das vorgeschlagene Vorgehen, dass in Mangellagen der Beitrag des öV und des Güterverkehrs durch eine Reduktion der Kapazitäten und des Angebots erreicht wird. Netzabschaltungen würden zu einem Stillstand des öV führen, was die Grundversorgung (zum Beispiel Personentransporte für medizinisches Personal oder Angestellte für die Aufrechterhaltung der Grundversorgung) massiv gefährden würde.

Bei der Anordnung der verschiedenen Stufen gemäss Art. 3 und Art. 4 sind die Vorlaufzeiten zu berücksichtigen. Zudem haben die Erfahrungen der Covid-19-Pandemie gezeigt, dass die Rückführung des Angebots in den Normalbetrieb zeitlich nicht unterschätzt werden darf. Die Abstufungen für den Personenverkehr gemäss Art. 3 erscheinen sinnvoll.

Der ab Stufe 2 vorgeschlagene Ersatz der elektrischen Busse durch Dieselbusse erachtet der Regierungsrat als unrealistisch. Die Dekarbonisierungsanstrengungen im strassengebundenen öV führen dazu, dass in zehn Jahren kaum noch Dieselbusse im Einsatz stehen werden. Nach heutigem Kenntnisstand der Flottenstrategien der Unternehmungen und der Forderungen der Besteller, kann die öV-Branche in absehbarer Zeit kaum mehr Fahrzeuge zur Verfügung stellen, die nicht direkt (Batterie) oder indirekt (Wasserstoff) mit elektrischer Energie betrieben werden. Eine ähnliche Problematik stellt sich beim Schienenersatzverkehr bei Baustellen. Allenfalls könnten hier Synergien mit separaten Flotten mit nicht elektrischen Antrieben gefunden werden.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Anhang "Massnahmen zur Reduktion des Personenverkehrs"	Verzicht auf Massnahme "Ersatz elektrischer Busse durch Dieselbusse"	<p>Die Massnahme spiegelt eine Wirkung vor, die bereits in einigen Jahren nicht mehr erzielt werden kann. Allenfalls müsste eine Lösung mit dem Einsatz von touristischen Bussen der Privatwirtschaft gefunden werden. Dazu müsste aber der öV ab einer gewissen Stufe temporär von der Erfüllung des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) befreit werden und die Finanzierung bei der Zumietung der Busse geregelt werden.</p> <p>Überdies ist bereits während einer Kontingentierung mit einer deutlichen Mehrnachfrage nach Dieseltreibstoff für den Betrieb von Notstromaggregaten bei Grossverbrauchern zu rechnen.</p>



Regierungsrat, 9102 Herisau

Eidgenössisches Departement für Wirtschaft
Bildung und Forschung
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 15. Dezember 2023

Eidg. Vernehmlassung; Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. September 2023 unterbreitete das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) die Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene bis zum 19. Januar 2024 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Er begrüsst, dass für Massnahmen des Personenverkehrs und im Güterverkehr auf der Schiene im Fall einer Strommangellage eine rechtliche Grundlage geschaffen wird. Das beschriebene Vorgehen bei einer Strommangellage erscheint sinnvoll. Die verschiedenen Reduktionsstufen sind aber erst auszulösen, wenn die Situation akut ist. Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass der öV unter solch einschneidenden Massnahmen leidet und es seine Zeit dauert, bis sich die Nachfrage wieder erholt. So ist sicherzustellen, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der Massnahmen abzuschätzen. Aus diesem Grund sind wie im erläuternden Bericht erwähnt die flankierenden Massnahmen wichtig. Denn eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert wird. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen kollabiert. Ausserdem müssen die Systemführerinnen SBB und PostAuto weitere Partner wie zum Beispiel die Appenzeller Bahnen im Krisenfall proaktiv und möglichst schnell informieren.

Zu den einzelnen Artikeln der Verordnung hat der Regierungsrat keine Ergänzungen oder Bemerkungen.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
energie@bwl.admin.ch

Appenzell, 21. Dezember 2023

Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. September 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen für eine Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt den Verordnungsentwurf grundsätzlich. Wir verweisen diesbezüglich auf das beiliegende Antwortformular. Zu den einzelnen Artikeln haben wir keine Ergänzungen oder Bemerkungen anzubringen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:



Markus Dörig

Beilage:
Antwortformular

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Standeskommission des Kantons Appenzell I.Rh.
Adresse / Indirizzo	Ratskanzlei Marktgasse 2 9050 Appenzell
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	19. Dezember 2023
Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)	Dörig Markus, Ratschreiber Markus.doerig@rk.ai.ch, 071 788 93 11

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a **trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Das beschriebene Vorgehen bei einer Strommangellage erscheint nach Ansicht der Standeskommission schlüssig. Die verschiedenen Reduktionsstufen sollten erst ausgelöst werden, wenn die Situation wirklich akut ist. Die Covid19-Pandemie hat gezeigt, dass der öffentliche Verkehr unter solch einschneidenden Massnahmen leidet und es seine Zeit dauert, bis sich die Nachfrage wieder erholt. Auf jeden Fall sollten zu den Reduktionsstufen auch weitere flankierende Massnahmen eingeleitet werden, ansonsten vermag die verminderte Kapazität die Nachfrage nicht zu bewältigen. Die Systemführerinnen SBB und PostAuto sollten ihre Arbeit frühzeitig aufnehmen und weitere Partnerinnen und Partner proaktiv informieren.

Zu den einzelnen Artikeln hat die Standeskommission keine Ergänzungen oder Bemerkungen anzubringen.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Wirtschaft,
Bildung und Forschung WBF
3003 Bern

Per E-Mail an:
energie@bwl.admin.ch

Liestal, 16. Januar 2024

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kanton Basel-Landschaft bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum rubrizierten Geschäft und möchte sich diesbezüglich wie folgt vernehmen lassen:

Die vorliegende Verordnung legt die Massnahmen fest, welche die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Schienengüterverkehrs im Rahmen einer Strommangellage durchführen müssen. Sie basiert auf dem «Bewirtschaftungsmodell ÖV bei Strommangellagen» und ist ein wichtiges Element, damit dieses Bewirtschaftungsmodell angewendet werden kann. Wir haben daher keine grundlegenden Einwände gegen die neue Verordnung. Aus unserer Sicht hat sich insbesondere die Koordination und Kommunikation über die Systemführerschaft von SBB und PostAuto in der Vergangenheit, z. B. während der Corona-Pandemie, bestens bewährt.

Generell, aber speziell im Fall einer Strommangellage ist anzustreben, einen möglichst grossen Anteil der Verkehrsnachfrage mit dem ÖV abzuwickeln. Dadurch kann der Gesamtenergieverbrauch gesenkt werden, da der ÖV pro Personenkilometer einen deutlich geringeren Energieverbrauch als der motorisierte (und zukünftig ebenfalls vermehrt elektrifizierte) Individualverkehr aufweist. Allfällige Kapazitäts- und Angebotsreduktionen beim ÖV dürfen also nicht zu einer massgeblichen Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf den motorisierten Individualverkehr führen, da dies sonst dem Ziel, elektrische Energie einzusparen, zuwiderlaufen würde.

Inhaltliche Anmerkungen zu einzelnen Punkten in der Verordnung finden Sie im beiliegenden Formular.

Wir beantragen, die aufgeführten Anliegen zu berücksichtigen.

Hochachtungsvoll



Monica Gschwind
Regierungspräsidentin



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilage:

- Antwortformular

Kopie an:

- KöV, (office@koev.ch)

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Kanton Basel-Landschaft
Adresse / Indirizzo	Landeskanzlei Rathausstrasse 2 4410 Liestal landeskanzlei@bl.ch
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Thomas Kühne, Bau- und Umweltschutzdirektion, Abteilung öffentlicher Verkehr,
thomas.kuehne@bl.ch, 061 552 59 42

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Die vorliegende Verordnung legt die Massnahmen fest, welche die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Schienengüterverkehrs im Rahmen einer Strommangellage durchführen müssen. Sie basiert auf dem «Bewirtschaftungsmodell öV bei Strommangellagen» und ist ein wichtiges Element, damit dieses Bewirtschaftungsmodell angewendet werden kann. Wir haben daher keine grundlegenden Einwände gegen die neue Verordnung. Aus unserer Sicht hat sich insbesondere die Koordination und Kommunikation über die Systemführerschaft von SBB und PostAuto in der Vergangenheit, z. B. während der Corona-Pandemie, bestens bewährt.

Generell, aber speziell im Fall einer Strommangellage, ist anzustreben, einen möglichst grossen Anteil der Verkehrsnachfrage mit dem ÖV abzuwickeln. Dadurch kann der Gesamtenergieverbrauch gesenkt werden, da der ÖV pro Personenkilometer einen deutlich geringeren Energieverbrauch als der motorisierte (und zukünftig ebenfalls vermehrt elektrifizierte) Individualverkehr aufweist. Allfällige Kapazitäts- und Angebotsreduktionen beim ÖV dürfen also nicht zu einer massgeblichen Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf den motorisierten Individualverkehr führen, da dies sonst dem Ziel, elektrische Energie einzusparen, zuwiderlaufen würde.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Anhang 1	Ergänzung Tramverkehr	Tramverkehre im regionalen Personenverkehr sind nicht erfasst.
Anhang 1, ...a.	"Verzicht auf nicht notwendige Beiwagen" ersetzen durch "Teilverzicht auf Beiwagen".	Beiwagen werden i. d. R. immer (und nur) aufgrund einer Notwendigkeit geführt.
Anhang 1, ...b.	"Einstellung isolierter Trolleybus Linien" streichen.	Trolleybusse sind mit elektrischen Bussen gleichzusetzen. Linieneinstellungen sollen nach Angebotsfunktion und nicht nach Energiezuführungstechnologie zu erfolgen.



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und For-
schung WBF
Bundeshaus Ost
3003 Bern

Per E-Mail an: energie@bwl.admin.ch

RRB Nr.: 4/2024 10. Januar 2024
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

**Vernehmlassung des Bundes: Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Ver-
brauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der
Schiene.**
Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Bern bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zur im Betreff genannten Vorlage. Er unterstützt grundsätzlich die Definition von Grundlagen im öffentlichen Verkehr sowie im Schienengüterverkehr für den Fall einer Strommangellage.

1. Grundsätzliches

Bereits bei den COVID-19 Massnahmen hat sich die Systemführerschaft im öffentlichen Verkehr durch die beiden Systemführer SBB und PostAuto AG als eine sinnvolle Organisationstruktur für die Regelung des öffentlichen Verkehrs im Krisenfall bewährt. Die Beibehaltung der Organisation gemäss Ausführungen zu Artikel 5 im vorliegenden Bericht erscheint dem Regierungsrat daher grundsätzlich auch für den Fall einer Strommangellage sinnvoll.

Der Vorschlag des Bundesrates sieht u.a. vor, dass in Strommangellagen der Beitrag des öffentlichen Verkehrs und des Güterverkehrs durch eine Reduktion der Kapazitäten und des Angebots erreicht wird. Die Abstufungen für den Personenverkehr gemäss Artikel 3 sowie für den Güterverkehr gemäss Artikel 4 unterstützt der Regierungsrat grundsätzlich. Netzabschaltungen hingegen würden zu einem Stillstand des öffentlichen Verkehrs führen. Dies wiederum würde die Grundversorgung massiv gefährden (beispielsweise Personentransporte für medizinisches Personal oder Angestellte für die Aufrechterhaltung der Grundversorgung), was der Regierungsrat deshalb äusserst kritisch beurteilt. Er bittet zudem zu prüfen, ob nebst den Erläuterungen im Bericht auch im Erlass (Art. 3 Abs. 1) festgehalten werden müsste, dass es sich um eine stufenweise Reduktion des Angebots im Personenverkehr handelt.

Das vorgeschlagene Vorgehen bewirkt, dass der Energieverbrauch durch die stufenweise Reduktion der Traktionsenergie reduziert wird. Der öffentliche Verkehr benötigt jedoch auch einen Anteil an Energie für die Sicherungs- und Steuerungsanlagen, die zum grossen Teil aus dem 50 Hz-Netz gespeist werden. Fallen solche Teilnetze aus, steht der gesamte Schienenverkehr sowie ein grosser Teil des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs still. Dies wäre unter Stufe 4 (vgl. Anhang 1 Bst. d) der Fall, was es zu verhindern gilt.

Richtigerweise wird im Bericht darauf hingewiesen, dass frühzeitig flankierende Massnahmen notwendig würden, um in einer extremen Strommangellage auch Verlagerungseffekte und dadurch eine Überlastung der Strassen zu vermeiden. Auch aus Sicht des Regierungsrats ist eine Reduktion des Angebots daher nur möglich, wenn die Anzahl der zu befördernden Personen insgesamt ebenfalls reduziert werden kann. Bei der Anordnung der verschiedenen Stufen gemäss Artikel 3 und Artikel 4 sind deshalb auch unbedingt die Vorlaufzeiten zu berücksichtigen. Zudem haben die Erfahrungen von COVID-19 gezeigt, dass die Rückführung des Angebots in den Normalbetrieb zeitlich nicht unterschätzt werden darf.

Im Allgemeinen sind auch für die ÖV-Branche sowie für den Schienengüterverkehr hinsichtlich der Energienutzung weiterhin Effizienzsteigerungsmassnahmen zu verfolgen, um eine Strommangellage möglichst präventiv abzuwenden. Der Regierungsrat des Kantons Bern erachtet es deshalb als zentral, auch künftig beispielsweise die in der Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr (ESöV 2050) aufgezeigten Massnahmen weiterzuführen und evtl. für die kommende Periode ab 2025 zu stärken. Im Zusammenhang mit der aktuellen Vorlage sind v.a. die zwei bisherigen Schwerpunkte «Energetische Optimierung und Reduktion der CO₂-Emissionen» sowie «Energieproduktion und intelligente Steuerung der Energiesysteme» zu erwähnen.

2. Anträge

Antrag 1

Auf die Massnahme «Ersatz elektrischer Busse durch Dieselsebusse» gemäss Anhang 1 «Massnahme zur Reduktion des Personenverkehrs» ist zu verzichten.

Begründung

Der ab Stufe 2 vorgeschlagene Ersatz der elektrischen Busse durch Dieselsebusse erachtet der Regierungsrat als unrealistisch. Die Anstrengungen zur Dekarbonisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs führen dazu, dass in rund 10 Jahren kaum noch Dieselsebusse in ausreichender Menge im Einsatz stehen werden. Nach heutigem Kenntnisstand der Flottenstrategien der Unternehmungen und der Forderungen der Besteller, kann die öV-Branche in absehbarer Zeit folglich kaum mehr Fahrzeuge zur Verfügung stellen, die nicht direkt (Batterie) oder indirekt (Wasserstoff) mit elektrischer Energie betrieben werden. Die erwartete Wirkung der Massnahme wird somit in wenigen Jahren nicht mehr erzielt werden können.

Eine ähnliche Problematik stellt sich beim Schienenersatzverkehr bei Baustellen. Allenfalls könnten hier Synergien mit separaten Flotten mit nicht elektrischen Antrieben gefunden werden.

Antrag 2

Nebst dem Autoverlad ist auch der Öffentliche Verkehr zur Erschliessung von nicht durch Strassen erschlossenen Ortschaften von Angebotsreduktionen und der Einstellung des Personenverkehrs auszunehmen.

Begründung

Es gibt Ortschaften ohne Strassenerschliessung wo die Linien des Öffentlichen Verkehrs die alleinige Erschliessungsfunktion übernehmen. Solche Strecken sind ebenfalls von den Regelungen auszunehmen. Nur so kann die Erreichbarkeit und Versorgung der Orte ohne Strassenverbindung in Krisensituationen sichergestellt werden. Im Kanton Bern betrifft dies Wengen und Mürren.

Antrag 3

Bei Änderungen zu Anhang 1 sowie hinsichtlich der Umsetzungen gemäss Artikel 5 ist die Konsultation der Besteller (Kanton, Städte und Gemeinden) sicherzustellen.

Begründung

Gemäss Ausführungen zu Artikel 3 kann der Bundesrat je nach Entwicklung der Lage die dargestellten Massnahmen durch Anpassung von Anhang 1 selbstständig anpassen. Damit könnte er die gemeinsam erarbeitete Priorisierung der Umsetzungsmassnahmen verändern. Ebenso ist in den Ausführungen zu Artikel 5 festgehalten, dass das Bundesamt für Verkehr bei Fahrplanausdünnungen konsultiert und Besteller lediglich informiert werden.

In beiden Situationen ist sicherzustellen, dass auch die Besteller einbezogen sowie konsultiert und nicht nur über Beschlüsse informiert werden. Die enormen Auswirkungen bedingen nach Ansicht des Regierungsrats ein gemeinsam erarbeitetes Vorgehen. In der mehrfach erwähnten, ausreichend vorzusehenden Vorlaufzeit für die Umsetzung von Massnahmen ist deshalb eine Absprache unter den betroffenen Stakeholdern zu ermöglichen. Ein gemeinsames Vorgehen wird zudem die Akzeptanz von Massnahmen bei den zentralen Akteuren erhöhen. Eine einseitige Ausgestaltung oder Umsetzung birgt hingegen Konfliktpotenzial.

Antrag 4

Der Regierungsrat beantragt, Entschädigungsfragen der durch die Anordnung von Massnahmen entstehenden Zusatzkosten resp. Mindereinnahmen insbesondere beim Regionalen Personenverkehr in der Verordnung zu regeln. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass der Bund die Finanzlast und die ungedeckten Kosten bei hoheitlich angeordneten Massnahmen aufgrund von Energiemangellagen mitzutragen hat, wenn Vorgaben erlassen werden, welche für die Kantone einschneidende finanzielle Auswirkungen haben – beispielsweise in Form höherer Abgeltungen oder Gewährung von Darlehen gegenüber den Transportunternehmen. Der Bund hat sich in diesen Fällen namhaft an den Zusatzkosten der Kantone zu beteiligen.

Begründung

Das Beispiel der Covid-19-Pandemie hat gezeigt, dass Entscheidungen im Sinne einer Krisensituation oftmals zu einschneidend tieferen Einnahmen bei praktisch gleichbleibenden Betriebskosten (Personal, Energie, etc.) geführt haben.

In der Verordnung ist deshalb entsprechend zu regeln, wer besondere Zusatzleistungen zu vergüten hat und wer für Mindereinnahmen der Transportunternehmen aufkommen muss.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Philippe Müller
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
- Finanzdirektion



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'économie, de la
formation et de la recherche DEFR

Monsieur Guy Parmelin

Conseiller fédéral

Palais fédéral est

3003 Berne

Courriel : energie@bwl.admin.ch

Fribourg, le 12 décembre 2023

2023-1145

Ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire - Consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 29 septembre 2029 vous nous avez fait parvenir, pour consultation, un dossier relatif au projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire et nous vous en remercions. Ce projet crée un cadre juridique pour la réduction des capacités et de l'offre qui sont les principales mesures prévues et à appliquer par les entreprises de transports publics (TP) et les entreprises de fret ferroviaire en cas de pénurie grave d'électricité.

Le Conseil d'Etat de Fribourg salue l'élaboration de ce cadre juridique et la définition des mesures à appliquer en cas de pénurie d'électricité. Il n'a pas de remarque particulière sur le projet d'ordonnance soumis à consultation.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Didier Castella, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Copie

—
à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;
à la Direction de l'économie, de l'emploi et de la formation professionnelle, pour elle et le Service de l'énergie ;
à la Chancellerie d'Etat.



Genève, le 10 janvier 2024

Le Conseil d'Etat

8255-2023

Département fédéral de l'économie, de
la formation et de la recherche (DEFR)
Monsieur Guy PARMELIN
Conseiller fédéral
3003 Berne

Concerne : ouverture de la procédure de consultation concernant l'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire – consultation des milieux intéressés

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous nous référons au courrier du 29 septembre 2023 que vous nous avez transmis concernant le sujet cité sous rubrique et nous vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance.

Nous avons pris connaissance des propositions de mesures à appliquer par les entreprises, dont celles de transports publics en cas de pénurie grave d'électricité.

Cette nouvelle ordonnance règlemente la façon d'agir en cas de situations de pénurie d'énergie et propose des mesures spécifiques pour les transports publics de voyageurs et le fret, différenciées du modèle de contingentement standard qui s'applique aux gros consommateurs d'énergie. Compte tenu de leurs fonctions, il est effectivement recommandé que les transports publics et le fret, qui garantissent la mobilité des habitants et l'approvisionnement de la Suisse en biens de première nécessité, bénéficient d'un traitement spécial, tout en remplissant une partie de leurs fonctions de base. Cette spécificité est d'autant plus cohérente, que les Chemins de fer fédéraux (CFF) produisent la majeure partie de leur électricité et sont donc moins tributaires du réseau électrique que d'autres secteurs économiques.

Les propositions, qui indiquent notamment les mesures à appliquer et spécifient le plan de contingentement déclinable en plusieurs étapes, sont par ailleurs globalement bien définies.

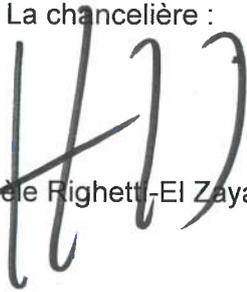
Nous vous prions de trouver nos remarques et commentaires sur les articles proposés dans l'annexe jointe à ce courrier. Parmi celles-ci, il nous apparaît important de souligner que le remplacement de véhicules électriques par des véhicules diesel pour assurer la cohérence dans la stratégie de remplacement des flottes de bus ne s'inscrit pas dans les objectifs

climatiques fixés par la Confédération et que les entreprises de transports ne seront rapidement plus en mesure de maintenir une offre complète en cas de crise, sachant qu'elles renouvellent progressivement leur flotte en privilégiant les motorisations électriques.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :


Michèle Righetti-Ei Zayadi

Le président :


Antonio Hodgins

Annexe mentionnée

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	République et Canton de Genève Office cantonal des transports (OCT)
Adresse / Indirizzo	Chemin des Olliquettes 4 Case postale 149 1213 Petit-Lancy
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	Le XX.11.2023

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mail-
adresse und Telefonnummer) / Personne de contact (pré-
nom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de
téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, fun-
zione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

M. David Favre
Directeur général de l'OCT
david.favre@etat.ge.ch
Tel: +41 22 546 78 02

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi en format Word par courrier électronique facilitera **grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Nous saluons cette nouvelle ordonnance qui permettra d'agir rapidement, par le biais d'un plan de contingentement précis et décliné en plusieurs étapes, face aux situations de pénurie d'énergie. En effet, l'ensemble des citoyens et des collectivités est concerné et chacun doit ainsi contribuer à économiser l'énergie et à l'utiliser de manière rationnelle.

Outre les conséquences évoquées dans l'ordonnance, nous tenons à souligner également que la réduction, voire l'arrêt de l'exploitation des transports publics, engendrera des conséquences financières, plus ou moins importantes, pour les différents opérateurs en raison de la chute brutale de la fréquentation et donc des recettes. Des aides financières pour soutenir les entreprises de transport devront vraisemblablement être envisagées dans le cas d'espèce.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Article 1		<p>Nous sommes d'accord avec le principe d'élaborer une loi qui fasse l'objet d'un traitement différencié des transports publics par rapport aux autres domaines en raison de la mobilité et de l'approvisionnement en biens nécessaires au pays. De plus, produisant la majeure partie de leur électricité, les Chemins des fer fédéraux (CFF) sont donc moins tributaires du réseau électrique 50 Hz. Nous apprécions également que cette proposition d'ordonnance apporte un régime de gestion spécifique par rapport aux autres domaines utilisant l'énergie. Néanmoins, nous nous posons la question de la différenciation de cette thématique par rapport aux autres modes de transports notamment en lien avec la volonté d'électrifier la mobilité individuelle.</p> <p>En cas de pénurie grave, quelle sera la vision globale proposée vis-à-vis des personnes qui seront obligées de se déplacer ?</p>
Article 2		Cet article n'amène pas de commentaire de notre part.
Article 3	<p>Assurer une cohérence dans la stratégie de remplacement des flottes de bus assurant le transport urbain, local et régional de voyageurs.</p> <p>Dans la mesure du possible, nous proposons de privilégier la circulation du transport ferroviaire de marchandises et de biens vitaux de nuit, aux heures où la consommation d'énergie est la plus faible, afin de délester le système énergétique la journée et de favoriser ainsi le transport de personnes. De manière générale, nous sommes favorables à une optimisation et à une bonne répartition de l'utilisation de l'électricité, tant la journée que la nuit dans les situations qui s'y prêtent.</p>	<p>Le plan d'action en plusieurs niveaux permet une adaptation adéquate de l'offre par rapport aux risques de pénurie d'énergie et nous le validons. En effet, la possibilité de soulager le réseau électrique durant les heures de pointe par une réduction de l'offre et des prestations nous paraît adéquat. De plus, la réduction des capacités permet également d'économiser sur le courant de traction utilisé par le matériel roulant.</p> <p>Toutefois, nous sommes quelque peu nuancés en ce qui concerne le remplacement des véhicules électriques par des véhicules diesel. En effet, dans le cadre des objectifs climatiques que la Confédération et les cantons se sont fixés, les entreprises de transport renouvelleront progressivement leurs flottes en privilégiant l'électrique, ce qui engendra une</p>

		quasi-disparition des véhicules à moteurs thermiques dans les flottes des entreprises de transport. Dès le niveau 2 de contingentement, ces dernières ne seront ainsi plus en mesure de maintenir une offre complète.
Article 4	Revoir les priorités évoquées dans l'annexe 2 (art.4, al. 2)	<p>Il est logique que les transports publics ne soient pas soumis aux restrictions des gros consommateurs, car ils assurent notamment l'approvisionnement du pays en biens de première nécessité.</p> <p>Par rapport à l'annexe 2, nous nous interrogeons sur l'ordre des priorités établi, notamment dans l'ordre des points suivants : l'arbitrage entre le transport de denrées alimentaires, le matériel destiné à l'armée, les activités de services de la poste (lettres et colis), notamment à l'heure du numérique, et l'élimination des déchets.</p>
Article 5	Dans le cas d'importantes pénuries électriques affectant l'offre de transports publics, soit un niveau de contingentement maximum, nous nous posons la question d'un éventuel report massif de la population sur la mobilité individuelle, notamment électrique, pour répondre à ses besoins de déplacement. Faut-il préciser ce point dans l'ordonnance ?	<p>Tel qu'indiqué dans le rapport explicatif, les cas de pénurie extrême d'électricité engendreront une réduction, voire une suppression de l'offre de transport de voyageurs, elles-mêmes entraînant un report sur le transport routier au travers des véhicules thermiques et électriques. Ainsi, avec l'électrification voulue de la mobilité individuelle, le problème de consommation d'énergie risque de se reporter sur ce dernier mode de déplacement, ce d'autant plus que les dernières dispositions proposées en matière de restrictions et interdictions d'utilisation de l'énergie électriques en cas de pénurie ne prévoient aucune mesure pour les voitures électriques.</p> <p>Les mesures d'économies proposées dans les transports publics doivent être accompagnées de mesures parallèles dans les autres domaines. Par exemple, il est essentiel d'anticiper les crises énergétiques et d'inciter les gros consommateurs, collectivités publiques, entreprises et particuliers à s'équiper, afin de produire leur propre consommation énergétique, mais également à adopter les gestes adéquats permettant de la réduire.</p>

Article 6		Il est nécessaire d'informer et de sensibiliser la population aux problèmes de pénuries énergétiques, afin d'obtenir une meilleure compréhension et collaboration des citoyennes et citoyens en cas de restrictions et/ou crise majeure.
Article 7		Cet article n'amène pas de commentaire de notre part.
Article 8		Cet article n'amène pas de commentaire de notre part.
Article 9		Cet article n'amène pas de commentaire de notre part.

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

An das
Eidgenössische Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung
WBF

Glarus, 9. Januar 2024

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

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und teilen Ihnen mit, dass wir die Vorlage befürworten.

Es wird ausdrücklich begrüsst, dass die Verordnung festlegt, welche Massnahmen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs im Falle einer Strommangellage durchführen müssen. Im Fokus stehen dabei primär Kapazitäts- und Angebotsreduktionen, um das Funktionieren des Systems «Schiene» möglichst lange aufrechtzuerhalten. Dabei basiert die Verordnung auf dem «Bewirtschaftungsmodell öV bei Strommangellagen», das die Branche öffentlicher Verkehr (öV-Branche) im Herbst 2022 erarbeitete.

Die Verordnung stützt sich auf das Landesversorgungsgesetz (LVG, SR 531) und wird erst im Falle einer schweren Strommangellage vom Bundesrat in Kraft gesetzt. Die Systemführenden SBB (Schiene) und PostAuto (Strasse und Seilbahnen) nehmen eine zentrale Rolle für die anspruchsvolle Koordination innerhalb des öV ein.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Benjamin Mühlemann
Landammann


Arpad Baranyi
Ratsschreiber

E-Mail an: energie@bwl.admin.ch



Sitzung vom

15. Januar 2024

Mitgeteilt den

16. Januar 2024

Protokoll Nr.

35/2024

Eidg. Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF)
Bundeshaus Ost
3003 Bern

Per E-Mail an: energie@bwl.admin.ch

**Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer
Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene; Vernehm-
lassung an das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und For-
schung
Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. September 2023 wurden die Kantone eingeladen, zu titelerwähnter Vorlage Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit der Meinungsäusserung.

I. Grundsätzliches

Aus Sicht des Kantons Graubünden kann dem vorliegenden Entwurf zugestimmt werden. In grundsätzlicher Weise erlauben wir uns anzumerken, dass Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs (öV) nur als "ultima ratio" ergriffen werden sol-

len, weil der Stromverbrauch im öV nur rund fünf Prozent des schweizerischen Verbrauchs im Sektor Verkehr ausmacht. Einsparungen sind somit primär in anderen Bereichen zu prüfen.

II. Detailbemerkungen

Für die Bemerkungen im Detail samt Antrag wird auf das beigefügte Antwortformular verwiesen.

Für eine angemessene Berücksichtigung unseres Anliegens und unseres Antrags bedanken wir uns bestens und grüssen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, mit dem Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.



Namens der Regierung

Der Präsident:

A handwritten signature in black ink, appearing to be "J. Parolini".

Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to be "D. Spadin".

Daniel Spadin

Beilage:

- Ausgefülltes Antwortformular

Kopie an:

- Departement für Volkswirtschaft und Soziales
- Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit
- Erziehungs-, Kultur- und Umweltschutzdepartement
- Departement für Finanzen und Gemeinden
- Amt für Energie und Verkehr
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Regierung des Kantons Graubünden
Adresse / Indirizzo	Reichsgasse 35, 7001 Chur
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	15. Januar 2024

Von der Regierung genehmigt gemäss
Beschluss vom 15.1.2024 Nr. 35/2024

Namens der Regierung

Der Präsident:


Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:


Daniel Spadin



Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mail-
adresse und Telefonnummer) / Personne de contact (pré-
nom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de
téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, fun-
zione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Dr. Christian Tannò
Generalsekretär Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität (DIEM)

Christian.Tanno@diem.gr.ch

081 257 36 70

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Gemäss Schreiben der Regierung

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 1	Präzisierung des Gegenstands (Präzisierung rot): "Diese Verordnung regelt die Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs elektrischer Energie im öffentlichen Verkehr (Personenverkehr) sowie im Güterverkehr auf der Schiene (Güterverkehr) in Strommangellagen. "	Aus dem Gegenstand sowie aus dem Titel der Verordnung geht nicht hervor, dass der Erlass ausschliesslich bei Strommangellagen zur Anwendung kommt und nicht allgemeine Energieeffizienzmassnahmen enthält. Der Gegenstand des Erlasses ist entsprechend zu präzisieren.

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Regierung des Kantons Graubünden
Adresse / Indirizzo	Reichsgasse 35, 7001 Chur
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	15. Januar 2024

Von der Regierung genehmigt gemäss
Beschluss vom 15.1.2024 Nr. 35/2024

Namens der Regierung

Der Präsident:


Dr. Jon Domenic Parolini

Der Kanzleidirektor:


Daniel Spadin



Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mail-
adresse und Telefonnummer) / Personne de contact (pré-
nom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de
téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, fun-
zione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Dr. Christian Tannò
Generalsekretär Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität (DIEM)

Christian.Tanno@diem.gr.ch

081 257 36 70

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Gemäss Schreiben der Regierung

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 1	Präzisierung des Gegenstands (Präzisierung rot): "Diese Verordnung regelt die Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs elektrischer Energie im öffentlichen Verkehr (Personenverkehr) sowie im Güterverkehr auf der Schiene (Güterverkehr) in Strommangellagen. "	Aus dem Gegenstand sowie aus dem Titel der Verordnung geht nicht hervor, dass der Erlass ausschliesslich bei Strommangellagen zur Anwendung kommt und nicht allgemeine Energieeffizienzmassnahmen enthält. Der Gegenstand des Erlasses ist entsprechend zu präzisieren.

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département de l'économie, de la formation et
de la recherche (DEFR)
Par son Conseiller fédéral Monsieur Guy Parmelin
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 5 décembre 2023

Consultation relative au projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Gouvernement jurassien vous remercie de le consulter sur le projet d'ordonnance cité en marge.

Il approuve cette démarche et en particulier le niveau de différenciation des mesures touchant le domaine des transports publics et du fret ferroviaire. Il n'a pas d'autres remarques à formuler.

Le Gouvernement jurassien vous prie de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Jacques Gerber
Président




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (Word et PDF à energie@bwl.admin.ch)

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF

Per E-Mail:

energie@bwl.admin.ch

Luzern, 9. Januar 2024

Protokoll-Nr.: 26

ENERGIE: Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene – Vernehmlassung der Kantone

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

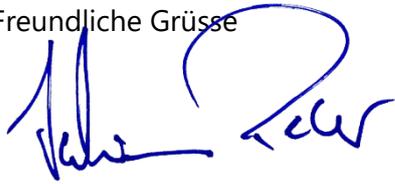
Mit Schreiben vom 29. September 2023 lädt das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF die Kantone ein, zu einer Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene Stellung zu nehmen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates danke ich Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und teile ich Ihnen mit, dass dem Entwurf der Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene zugestimmt wird.

Aus Sicht des Kantons Luzern ist es wichtig, dass sich die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und des Güterverkehrs auf der Schiene auf eine mögliche Energiemangellage vorbereiten, um die Grundversorgung der Schweiz gewährleisten zu können. Die vier vorgeschlagenen Eskalationsstufen zur Reduktion des Personenverkehrs erachten wir als eine gangbare Lösung. Die Nachfragesteuerung wird die grösste Herausforderung sein. Dem kann beispielsweise mit einer Empfehlung von Homeoffice oder der Anpassung von Stundenplänen entgegen gewirkt werden. Die Reduktion des Güterverkehrs kann massive Einschnitte in die Versorgung der Schweiz mit lebenswichtigen Gütern verursachen. Daher ist es wichtig, dieses Angebot so lange wie möglich aufrechtzuerhalten. Übereinstimmend mit dem erläuternden Bericht

sind wir der Meinung, dass die wirtschaftliche Landesversorgung bei einer Reduktion des Güterverkehrsangebotes die Priorisierung der Warengruppen bei den lebenswichtigen Gütern vornehmen soll.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabian Peter', with a large, stylized flourish above the name.

Fabian Peter
Regierungspräsident



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel :

energie@bwl.admin.ch

Département fédéral de l'économie, de la
formation et de la recherche (DEFR)

Palais fédéral Est

3003 Berne

Ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Monsieur le conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Le Conseil d'État de la République et Canton de Neuchâtel a pris connaissance du sujet de la consultation du Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR) et vous remercie de lui offrir la possibilité de donner son avis sur le projet de nouvelle ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans les transports publics (transport de voyageurs) et le transport ferroviaire (fret ferroviaire).

Globalement, les propositions nous semblent cohérentes, en particulier la gradation en 4 niveaux de mesures de réduction du transport de voyageurs.

Si nous comprenons parfaitement les besoins de limiter l'utilisation d'électricité pour les déplacements, nous demandons que l'utilisation de bus diesel ne soit faite qu'avec du matériel de la dernière génération ayant des filtres à particules et un système de dévitrification des gaz d'échappement et qu'elle soit suspendue lors de périodes durant lesquelles le Conseil d'État aurait décrété une restriction d'activité générant des poussières fines ou d'autres polluants atmosphériques lors d'épisodes aigus de pollution de l'air (smog).

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 17 janvier 2024

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND





KANTON
NIDWALDEN

LANDAMMANN UND
REGIERUNGSRAT

Dorfplatz 2, Postfach 1246, 6371 Stans
Telefon 041 618 79 02, www.nw.ch

CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Wirtschaft,
Bildung und Forschung WBF
Herr Bundesrat Guy Parmelin
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 19. Dezember 2023

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat,

Mit Schreiben vom 29. September 2023 hat das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) uns zur Vernehmlassung betreffend der Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Wir begrüssen grundsätzlich die vorliegende Verordnung zur Aufrechterhaltung des Gesamtsystems öffentlicher Verkehr im Falle einer Strommangellage im Bereich Personen- und Güterverkehr. Materiell haben wir keine Ergänzungen oder Änderungen anzubringen.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES


Michèle Blöchliger
Landammann




lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:
- sarah.bochud@efv.admin.ch



CH-6060 Sarnen, BRD

Per E-Mail an
energie@bwl.admin.ch

Sarnen, 15. Januar 2024

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat Parmelin

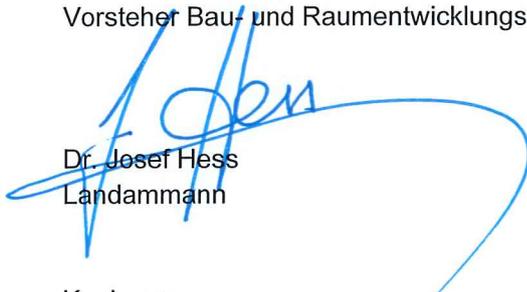
Mit Schreiben vom 29. September 2023 hat das eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung die Kantone zur Vernehmlassung über die Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene eingeladen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Wir schliessen uns der Stellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) vom 30.11.2023 an und verzichten auf eine detaillierte Stellungnahme.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Vorsteher Bau- und Raumentwicklungsdepartement



Dr. Josef Hess
Landammann

Kopie an:

- Zirkulationsmappe Regierungsrat
- Staatskanzlei
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Energie

Kanton Schaffhausen
Baudepartement
Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch



T +41 52 632 73 67
sekretariat-bd@sh.ch

Baudepartement

Eidg. Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF

per E-Mail an: energie@bwl.admin.ch

Schaffhausen, 11. Januar 2024

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. September 2023 haben Sie uns zur Stellungnahme in obgenannter Angelegenheit eingeladen, wofür wir uns bedanken.

Das beschriebene Vorgehen bei einer Strommangellage begrüssen wir, ebenso, dass für den Personen- und Güterverkehr eine separate Verordnung erstellt wird. Die vorgeschlagenen Massnahmen dienen der Abwehr bzw. Vermeidung von Stromabschaltungen im Zuge einer Strommangellage, die letztlich einen aus wirtschaftlicher Sicht nicht abschätzbaren Schaden verursachen würden, und kommen erst bei einer drohenden Mangellage zum Zuge. Sie sind sodann nach unserem Dafürhalten sinnvoll abgestuft und verhältnismässig.

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass der ÖV unter solch einschneidenden Massnahmen leidet und es seine Zeit dauert, bis sich die Nachfrage wieder erholt. Deshalb sollten zu den Reduktionsstufen auch weitere flankierende Massnahmen eingeleitet werden, ansonsten die verminderte Kapazität die Nachfrage nicht zu bewältigen vermag. Wichtig erscheint uns, dass im Ereignisfall ein frühzeitiges in Kraft treten möglich ist, damit die Infrastrukturbetreiberinnen, die Bevölkerung und die Behörden genügend Vorbereitungszeit zur Verfügung haben. Gerade die Systemführerinnen SBB und PostAuto sollten ihre Arbeit frühzeitig aufnehmen und weitere Partner proaktiv informieren und einbinden können.

Wichtig für den Kanton Schaffhausen - als Grenzkanton mit grenzüberschreitenden S-Bahn-Angeboten und der Nutzung von Deutschen Eisenbahnstrecken über Schweizer Gebiet - ist, dass auch die deutschen Partner frühzeitig integriert werden und das Vorgehen grenzüberschreitend abgestimmt wird.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER



Martin Kessler, Regierungsrat

Kopie an:

- Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr
- Volkswirtschaftsdepartement
- Finanzdepartement



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF
3003 Bern
energie@bwl.admin.ch

Schwyz, 9. Januar 2024

Verordnungsentwurf Bewirtschaftung öV und Schienengüterverkehr im Falle einer Strommangellage
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 29. September 2023 hat das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) den Kantonsregierungen die Unterlagen in titelvermerkter Angelegenheit zur Vernehmlassung bis am 19. Januar 2024 unterbreitet.

Der Kanton Schwyz teilt die Haltung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr aufgrund seiner zentralen Rolle für die Grundversorgung bei einer Strommangellage nicht den allgemeinen Kontingentierungsvorgaben für Grossverbraucher unterstehen, sondern mit dem «Bewirtschaftungsmodell öV» über ein eigenes Steuerungsinstrument verfügen soll. Wir begrüssen ausdrücklich, dass mit der vorliegenden Verordnung die dafür notwendigen rechtlichen Grundlagen geschaffen werden.

Weiter unterstützt der Kanton Schwyz den Ansatz, dass der Stromsenkungsbeitrag des öffentlichen Verkehrs während einer Mangellage über stufenweise und systemweit koordinierte Kapazitäts- und Angebotsreduktionen erfolgt. Die dafür vorgesehenen Szenarien erscheinen uns schlüssig, müssen jedoch mit Bedacht und grosser Sorgfalt ausgelöst werden. Die Erfahrungen aus der Covid-Pandemie haben gezeigt, dass Kapazitäts- und Angebotsreduktionen über die akute Krisenphase hinaus auch langfristig negative Auswirkungen auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs haben können. Ausserdem gilt es zu beachten, dass eine Reduktion des Angebots nur möglich ist, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das verbleibende System aufgrund von Überlastungen massiv gestört wird. In diesem Sinn muss stets ein Augenmerk auf die gesamte Mobilität gerichtet werden.

Fragen wirft der Vorschlag auf, Elektrobusse in Krisensituationen ab Stufe 2 mit Dieselfahrzeugen zu ersetzen. Die derzeit laufenden Dekarbonisierungsanstrengungen im strassengebundenen öffentlichen Verkehr werden dazu führen, dass in einigen Jahren kaum noch Dieselbusse im Einsatz stehen.

Besteht sicherheitspolitisch ein Bedarf, Dieselbusse auf Vorrat zu halten, darf die entsprechende Finanzierung nicht über den Regionalen Personenverkehr erfolgen, sondern bedarf einer eigenen Finanzierungsquelle.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:



André Rüegsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatschreiber

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung

Versand per E-Mail an
energie@bwl.admin.ch

9. Januar 2024

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. September 2023 gelangen Sie an die Kantonsregierungen und ersuchen um eine Stellungnahme zum Entwurf der Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene.

Gerne nutzen wir diese Möglichkeit zur Stellungnahme und verweisen dazu auf das beiliegende Formular. Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES


Peter Hodel
Landammann


Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage: Formular Kanton Solothurn vom 9. Januar 2024

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Regierungsrat des Kantons Solothurn
Adresse / Indirizzo	Rathaus, Barfüssergasse 24, 4509 Solothurn
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	9. Januar 2024

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Email-
adresse und Telefonnummer) / Personne de contact
(prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de
téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, fun-
zione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Amt für Verkehr und Tiefbau, Alexandre Keller, Abteilungsleiter Stv. / Projektleiter öffentlicher
Verkehr, alexandre.keller@bd.so.ch, 032 627 89 62

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Die vorgesehene Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene stellt einen gut austarierten Vorgehensplan für allfällige Bewirtschaftungsmassnahmen durch die wirtschaftliche Landesversorgung bzw. den Bundesrat dar. So gesehen haben wir keine grundsätzlichen Einwände.

Wir machen aber auf den folgenden Punkt aufmerksam: Im erläuternden Bericht wird festgehalten, dass ab der Stufe 2 zur Reduktion des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowohl im Stadt- und Ortsverkehr als auch bei den regionalen Buslinien, soweit betrieblich möglich, elektrisch angetriebene Busse durch Dieselsebusse ersetzt werden sollen. Vor dem Hintergrund der laufenden Anstrengungen zur Dekarbonisierung des ÖV auf der Strasse ist dieser Ansatz kritisch zu sehen. Das Förderkonzept des Kantons Solothurn zur Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen ÖV verfolgt das Ziel, 50% der durch Dieselsebusse gefahrenen km per 2030 und 100 % der gefahrenen km per 2040 auf alternative Antriebe umzustellen. Die Dieselsebusse, die als Ersatz eingesetzt werden können, werden immer weniger. Sollte dadurch ein Bedarf nach einer Vorrathaltung an Dieselsebussen entstehen, dürfte die entsprechende Finanzierung nicht über den regionalen Personenverkehr oder Ortsverkehr erfolgen.

Abschliessend erinnern wir daran, dass der Kanton aus geografischen Gründen seine ÖV-Leistungen in mehreren Wirtschaftsräumen bestellt, ersichtlich an den drei Tarifverbunden A-Welle, Libero und TNW. Die Zusammenarbeit über die Kantonsgrenzen hinaus mit den Nachbarkantonen bei der gemeinsamen Bestellung des ÖV ist entsprechend eng. Ein ganzheitlich abgestimmtes Vorgehen bei einer allfälligen Reduktion von ÖV-Leistungen im Rahmen der vorliegenden Verordnung erachten wir deshalb als zentral.



Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 21. Dezember 2023

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 29. September 2023 laden Sie uns ein, zur Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung.

Das beschriebene Vorgehen bei einer Strommangellage erscheint uns schlüssig. Die verschiedenen Reduktionsstufen sollten erst ausgelöst werden, wenn die Situation wirklich akut ist. Die Covid-19-Epidemie hat gezeigt, dass der öV unter solch einschneidenden Massnahmen leidet und es seine Zeit dauert, bis sich die Nachfrage wieder erholt.

In jedem Fall sollten zu den Reduktionsstufen auch weitere flankierende Massnahmen wie die Anordnung von Homeoffice, die Reduktion von Freizeitbewegungen usw. eingeleitet werden. Diese Massnahmen sollten möglichst national und nicht nur kantonale erfolgen. Ansonsten vermag die verminderte Kapazität die Nachfrage nicht zu bewältigen. Die Systemführerinnen SBB und PostAuto sollten ihre Arbeit frühzeitig aufnehmen und weitere Partner proaktiv informieren.

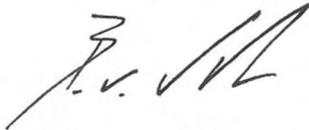
Zu den einzelnen Bestimmungen haben wir keine Ergänzungen oder Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung



Stefan Kölliker
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung per E-Mail (Word-Version) an:
energie@bwl.admin.ch

Numero
11

fr

0

Bellinzona
10 gennaio 2024

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'economia,
della formazione e della ricerca (DEFR)
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):
energie@bwl.admin.ch*

Ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario

Signor Consigliere federale,
gentili signore e signori,

vi ringraziamo per la documentazione trasmessaci lo scorso 29 settembre e la possibilità di esprimerci sul tema in oggetto.

Lo scrivente Consiglio condivide la posizione del Consiglio federale secondo cui i trasporti pubblici e di merci, quali servizi di base, non devono essere soggetti alle norme generali delle quote applicate ai grandi consumatori bensì disporre di un proprio strumento di controllo. Salutiamo pertanto con favore la presente ordinanza volta a creare le basi formali necessarie a questo scopo.

Questo Consiglio sostiene pure l'approccio secondo cui in un caso di penuria di energia elettrica il contributo alla riduzione dei consumi da parte dei trasporti pubblici è previsto tramite la graduale riduzione delle capacità e dell'offerta facendo capo a un coordinamento che riguarda tutto il sistema. Gli scenari proposti allo scopo ci sembrano solidi confidando che saranno attivati con molta cautela e solo nei casi di assoluta necessità. L'esperienza tratta dalle riduzioni delle capacità e dell'offerta attuate quali misure per fronteggiare la diffusione della pandemia da Covid-19 ha dimostrato che esse hanno avuto importanti effetti sulla domanda sui trasporti pubblici e quindi sulla ripartizione modale ben oltre la durata delle misure.

Esprimiamo al contrario scetticismo sulla proposta di sostituire nelle situazioni di crisi, a partire dal livello 2, autobus elettrici con autobus a diesel. Considerati i progetti di elettrificazione degli autobus delle imprese di trasporto pubblico operanti sul nostro territorio per perseguire gli obiettivi climatici di decarbonizzazione dei trasporti, tra pochi anni le flotte saranno infatti composte prevalentemente da bus elettrici. Se per motivi di politica di sicurezza è necessario prevedere ancora delle flotte di autobus a diesel, a nostro avviso queste ultime dovranno essere finanziate separatamente e non tramite i

RG n. 11 del 10 gennaio 2024

mandati di prestazione del Traffico regionale di viaggiatori (TRV) o del Traffico locale (TL). A nostro avviso è opportuno valutare l'impiego di una tale flotta anche nell'ambito di trasporti sostitutivi per la ferrovia e/o in caso di interruzioni per cantieri.

Vogliate gradire, signor Consigliere federale, gentili signore e signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

III Presidente

Raffaele De Rosa

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung
Herr Guy Parmelin
Bundesrat
3003 Bern

Frauenfeld, 15. Januar 2024
27

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

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme in eingangs erwähnter Angelegenheit.

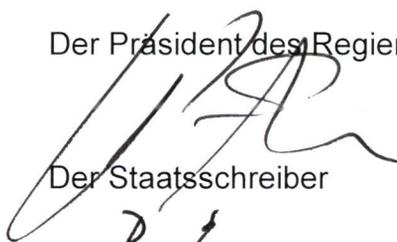
Wir begrüssen den vorliegenden Verordnungsentwurf. Er liefert die rechtliche Grundlage für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs im Fall einer Strommangellage. Wir erachten es als wichtig, dass mit vorgängig festgelegten Szenarien die Absenkung des Strombedarfs geplant wird. Damit wird sichergestellt, dass der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr in einer Strommangellage ihren Beitrag zur Versorgung des Landes weiter leisten können. Der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr können ihre Leistungen nur in einem abgestimmten Gesamtsystem erbringen.

Im Verordnungsentwurf fehlen Massnahmen, mit denen die Mobilität im Fall einer Strommangellage eingeschränkt wird, damit ein Kollabieren des reduzierten Angebots des öffentlichen Verkehrs verhindert werden kann. Diese Mobilitätseinschränkungs-massnahmen (z.B. Homeoffice-Empfehlung) müssen für die einzelnen Reduktionsstufen vorbereitet werden. Die Reduktion im Angebot des öffentlichen Verkehrs kann nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität erfolgen.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber




Von: _BWL-Energie
Gesendet: Sonntag, 21. Januar 2024 16:07
An: _BWL-Energie
Betreff: Kanton Uri
Anlagen: 231110_BVOoeV_Stellungnahme_VoeV.pdf

De : Büeler Stefan <Stefan.Bueeler@ur.ch>
Envoyé : lundi, 15 janvier 2024 11:44
À : _BWL-Energie <energie@bwl.admin.ch>
Cc : Bissig Daliah <Daliah.Bissig@ur.ch>; Raab Christian <Christian.Raab@ur.ch>
Objet : AW: Verordnungsentwurf Bewirtschaftung öV und Schienengüterverkehr im Falle einer Strommangellage - Vernehmlassung der Kantone und interessierten Kreisen

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur unten erwähnten Vernehmlassung. Der Regierungsrat des Kantons Uri hat das Geschäft der Volkswirtschaftsdirektion zur direkten Erledigung überwiesen.

Gerne teilen wir Ihnen mit, dass wir uns der Branchenstellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr anschliessen (siehe Anhang) und von unserer Seite keine weiteren Anregungen anzubringen haben.

Bei Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Stefan Büeler

Kanton Uri
Volkswirtschaftsdirektion
Stefan Büeler
Vorsteher Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr

Klausenstrasse 4
CH-6460 Altdorf

Telefon: +41 41 875 24 08
Mail: stefan.bueeler@ur.ch
Internet: www.standort-uri.ch
LinkedIn: <https://www.linkedin.com/in/stefanbueeler/>

Von: energie@bwl.admin.ch <energie@bwl.admin.ch>
Gesendet: Freitag, 29. September 2023 16:32
An: staatskanzlei@sk.zh.ch; info.regierungsrat@be.ch; staatskanzlei@lu.ch; ds.la <ds.la@ur.ch>; stk@sz.ch; staatskanzlei@ow.ch; staatskanzlei@nw.ch; staatskanzlei@gl.ch; info@zg.ch; chancellerie@fr.ch; kanzlei@sk.so.ch; staatskanzlei@bs.ch; LKA-RRBs@bl.ch; staatskanzlei@ktsh.ch; Kantonskanzlei@ar.ch; info@rk.ai.ch; info.sk@sg.ch;

info@gr.ch; staatskanzlei@ag.ch; staatskanzlei@tg.ch; can-scads@ti.ch; info.chancellerie@vd.ch;
Chancellerie@admin.vs.ch; Secretariat.chancellerie@ne.ch; service-adm.ce@etat.ge.ch; chancellerie@jura.ch;
mail@kdk.ch

Betreff: Verordnungsentwurf Bewirtschaftung öV und Schienengüterverkehr im Falle einer Strommangellage - Vernehmlassung der Kantone und interessierten Kreisen

Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene – Vernehmlassung der Kantone und mit interessierten Kreisen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 29. September 2023 das WBF beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zu einer Verordnung über *Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene*, eine Vernehmlassung durchzuführen.

Die Unterlagen können über die folgende Internetadresse bezogen werden:

[Laufende Vernehmlassungen \(admin.ch\)](#)

Die Vernehmlassung dauert bis am **19. Januar 2024**.

Wir bitten Sie, Ihre Stellungnahme in das beigelegte Formular einzufügen und an folgende E-Mail-Adresse zu senden:

energie@bwl.admin.ch

Texte en français

Ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire – Consultation des cantons et des milieux intéressés

Mesdames, Messieurs,

Le 29 septembre 2023, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR) de mener une consultation auprès des cantons, des partis politiques, des associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, des associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national et d'autres milieux intéressés au sujet de l'ordonnance *sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire*.

Les documents sont disponibles à l'adresse suivante:

[Procédures de consultation en cours \(admin.ch\)](#)

La procédure de consultation se déroule jusqu'au **19 janvier 2024**.

Nous vous prions d'insérer votre commentaire dans le formulaire ci-joint et de l'envoyer à l'adresse électronique suivante :

energie@bwl.admin.ch

Testo in italiano

Ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario – Avvio della procedura di consultazione presso i cantoni e le cerchie interessate

Gentili Signore e Signori,

il 29 settembre 2023, il Consiglio federale ha incaricato il DEFR di svolgere una consultazione abbreviata presso i Cantoni, i partiti politici, le organizzazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché dell'economia e gli ambienti interessati sulle l'ordinanza *concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario*.

La documentazione relativa alla consultazione è reperibile al seguente indirizzo:

[Procedure di consultazione in corso \(admin.ch\)](#)

La procedura di consultazione terminerà il **19 gennaio 2024**.

Vogliate trasmetterci la Vostra presa di posizione nel modulo allegato e al seguente indirizzo di posta elettronica:

energie@bwl.admin.ch

Mit freundlichen Grüssen, meilleures salutations, cordiali saluti,

Geschäftsstelle Energie

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF
Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung BWL
Bernastrasse 28, 3003 Bern
energie@bwl.admin.ch
www.bwl.admin.ch

Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
Bernastrasse 28
3003 Bern

Per E-Mail an: energie@bwl.admin.ch

Bern, 10.11.2023

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme betreffend die titelgenannte Verordnung. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) begrüsst ausdrücklich, dass mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf für den öffentlichen Verkehr inkl. Güterverkehr (öV) im Falle einer Strommangellage eine effektive Lösung gefunden werden konnte.

Der VöV unterstützt grundsätzlich den Verordnungsentwurf, denn er enthält die erforderlichen Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV. Für deren robuste Anwendung besteht jedoch Verbesserungsbedarf insbesondere in folgenden drei Bereichen, die wir im beiliegenden Antwortformular spezifisch darlegen und begründen.

1. Der Geltungsbereich ist zu eng gefasst, das Bewirtschaftungsmodell öV zielt von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV.
2. In den Erläuterungen und teilweise im Verordnungsentwurf wurde auf für das Gesamtverständnis wichtige Hinweise und Informationen verzichtet, die im Falle einer Krise den unter Druck handelnden Stellen fehlen werden. **Dies betrifft vor allem die Steuerung bzw. Beeinflussung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr**, was bei Angebotsreduktionen im öV entscheidend ist und die grösste Herausforderung darstellt.

Zu beachten ist hierbei, dass **Reduktionen im öV-Angebot nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität** erfolgen können und folglich parallel zu den Bewirtschaftungsmassnahmen flankierende Massnahmen zur Reduktion der Mobilität erforderlich sind:

- Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.

- 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.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplante Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Es muss sichergestellt werden, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der entsprechenden Massnahmen abzuschätzen. Aus diesem Grund darf die Verordnung sich nicht nur auf gesetzliche Vorgaben beschränken, sondern muss auch weitere Aspekte wie "flankierende Massnahmen" berücksichtigen.

3. Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs müssen so lange wie möglich aufrecht erhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen. Diese Priorisierung weicht von der im Normalfall geltenden Gleichbehandlungsregel des Personen- und Güterverkehrs ab, wie sie für Ereignisse und Fälle von Beeinträchtigungen rechtlich festgelegt ist. **Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung notwendig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Strommangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat.**

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Fragen und die weitere Konkretisierung der Verordnung sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger
Direktor

Beilage:
- Antwortformular

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral
Guy Parmelin
Chef du Département fédéral de l'économie,
de la formation et de la recherche DEFR
3003 Berne

Envoi par courrier électronique
energie@bwl.admin.ch

Réf. : 24_COU_145

Lausanne, le 15 janvier 2024

Consultation fédérale sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'associer à cette procédure de consultation et de lui permettre de donner ses observations jointes dans le questionnaire en annexe.

Le Conseil d'Etat soutien le projet de la Confédération, et y apporte les remarques suivantes.

La pertinence des quatre mesures de réduction de l'offre de transport public devrait être réévaluée, à l'aune des principes de réalisme, de faisabilité et d'applicabilité. Les autorités étatiques ne sont en effet pas en mesure de contraindre la population et les entreprises à réduire de manière significative la demande de prestations de transport.

Les réductions de prestations de transport proposées porteraient potentiellement une atteinte sensible au fonctionnement de la société et de l'économie. Il faut garder à l'esprit que la population et les personnes morales n'accepteraient probablement pas de consentir à de nouveaux sacrifices, d'être privées de droits perçus comme fondamentaux et d'avoir un accès limité ou interrompu aux prestations jugées essentielles.

Les deux premiers niveaux de réduction de l'offre réduiront certes le nombre de correspondance et de fait le confort des usagers mais ils sont acceptables. Le Conseil d'Etat relève cependant que certains aspects techniques, notamment le remplacement de bus électriques par des bus à moteurs thermiques pourrait être difficilement applicable.

Concernant le niveau 3, le Conseil d'Etat relève qu'il est particulièrement important que les cantons soient au minimum informés des concepts élaborés par la branche des transports publics et, plus idéalement, étroitement associés à l'élaboration du plan de réduction de l'offre afin de tenir compte des contraintes de terrain. Ainsi, un concept pour le niveau 3 doit être discuté dès maintenant entre la branche et les cantons.

Le niveau 4, qui prévoit une suspension du trafic voyageur limitera fortement les déplacements du personnel nécessaire à l'exploitation des infrastructures critiques telles que les hôpitaux. Il est également prévu que les transports publics routiers (transport urbain et local, lignes de bus régionales) peuvent en principe être maintenus pour assurer la desserte fine. Le Conseil d'Etat relève que ce concept est réaliste pour autant que les entreprises concernées disposent de réserve de carburant propre, en suffisance ou que les distributeurs et leurs stations-services ne soient pas eux-mêmes entravés, ce qui ne peut pas être garanti.

Il est demandé dans le projet que les autorités cantonales déploient des mesures d'accompagnement, qui ne sont pas spécifiées. Le Conseil d'Etat demande de clarifier la nature des mesures d'accompagnement attendues.

Le Conseil d'Etat accueille favorablement le maintien, dans la mesure du possible, le transport de marchandise, partant du principe que le contingentement devrait réduire de manière sensible la production de biens et, par voie de conséquence, le transport de marchandises. En revanche, il ne partage pas les priorités évoquées dans l'annexe 2. Il estime en effet qu'en situation de crise les biens médicaux et les denrées alimentaires devraient se situer au même niveau d'égalité / de priorité. Il est en effet vital de pouvoir maintenir un approvisionnement en nourriture de la population mais également des structures de soin. Pour cela, il est nécessaire de maintenir une chaîne d'approvisionnement fonctionnelle.

Il semble finalement particulièrement important pour le Conseil d'Etat que les plans de réductions de l'offre soient communiqués aux cantons bien avant une situation de crise afin qu'ils puissent intégrer ces éléments dans leur préparation.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER a.i.



François Vodoz

Annexe

- Questionnaire

Copies

- Office des affaires extérieures
- Direction générale de la mobilité et des routes

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Canton de Vaud, Département des infrastructures et des ressources humaines, Direction générale de la mobilité et des routes
Adresse / Indirizzo	Place de la Riponne 10 1014 Lausanne
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Jonas Anklin, Chef division finances et support DGMR
jonas.anklin@vd.ch – 021 316 73 77

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Le Conseil d'Etat soutient le projet d'ordonnance qui définit les mesures applicables par les entreprises de transport public et de fret ferroviaire en cas de pénurie d'énergie, Il accompagne sa prise de position des remarques suivantes :

Afin de préciser pleinement dans quel cadre s'inscrivent les mesures qui sont énoncées, il conviendrait d'évoquer comment les mesures citées dans l'ordonnance s'insèrent dans la stratégie énergétique fédérale.

La pertinence des mesures 1 à 4 devrait être réévaluée, à l'aune des principes de réalisme et de faisabilité et d'applicabilité. Les autorités étatiques ne sont pas en mesure de contraindre (juridiquement : à l'instar d'un appel et non une obligation à fonctionner en mode télétravail) la population et les entreprises à réduire de manière significative la demande de prestations de transport. Les réductions de prestations de transport proposées porteraient potentiellement une atteinte sensible au fonctionnement de la société et de l'économie. Il faut garder à l'esprit que probablement la population et les personnes morales n'accepteraient pas de consentir à de nouveaux sacrifices, d'être privées de droits perçus comme fondamentaux et d'avoir un accès limité ou interrompu aux prestations jugées essentielles.

En ce qui concerne le niveau 3, il nous semble particulièrement important que les Cantons soient au minimum informés des concepts élaborés par la branche des transports publics et, plus idéalement, étroitement associés à l'élaboration du plan de réduction de l'offre afin de tenir compte des contraintes de terrain. Une ligne passant à proximité d'infrastructures vitales sera par exemple très importante à maintenir. Nous doutons que les entreprises de TP aient la connaissance complète du terrain et des emplacements des infrastructures que le Canton souhaite maintenir à tout prix.

En ce qui concerne le niveau 4, la suspension du trafic voyageur limitera fortement les déplacements du personnel nécessaire à l'exploitation des infrastructures critiques telles que les hôpitaux. Le Canton de Vaud, dans une telle éventualité, se rabattra sur du trafic individuel motorisé. Il est en train d'élaborer un concept de stations-services secourues afin de permettre au personnel-clé de pouvoir se rendre de son lieu de domicile jusqu'à son lieu de travail.

Il est demandé dans le projet que les autorités cantonales déploient des mesures d'accompagnement, qui ne sont pas spécifiées. Le Canton de Vaud demande de clarifier la nature des mesures d'accompagnement attendues.

Il nous semble indispensable que les plans de réduction de l'offre, tant au niveau des transports publics que du fret ferroviaire, soient établis de manière préalable par exemple en fonction de seuils de contingentement. Il serait possible de se baser sur le scénario majeur de l'analyse des risques de la Confédération ou sur un autre scénario à considérer. Ces plans de réduction de l'offre devront être remis à jour régulièrement ne fonction de l'évolution de ces scénarios.

Transport de fret

Nous accueillons favorablement le fait que le transport de marchandise soit maintenu autant que possible, partant du principe que le contingentement devrait réduire de manière sensible la production de biens et, par voie de conséquence, le transport de marchandises.

En revanche, nous ne partageons pas les priorités évoquées dans l'annexe 2. Nous estimons en effet qu'en situation de crise les biens médicaux et les

denrées alimentaires devraient se situer au même niveau d'égalité / de priorité. Il est en effet vital de pouvoir maintenir un approvisionnement en nourriture de la population mais également des structures de soin. Pour cela, il est nécessaire de maintenir une chaîne d'approvisionnement fonctionnelle.

Il nous semble finalement particulièrement important que les plans de réductions de l'offre soient communiqués bien avant une situation de crise aux cantons afin qu'ils puissent intégrer ces éléments dans leur préparation.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Réduction du transport de voyageurs	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le rapport explicatif prévoit 4 niveaux graduels de réductions de prestations, ce terme de “niveaux” n’apparaît pas dans l’ordonnance elle-même : Cela mériterait de l’être. 2. Le niveau de réduction du niveau 3 ne contient aucune orientation générale quant à un niveau de desserte ferroviaire restreint. Un plan minimal de desserte devrait être identifié et les principes fixés dans l’annexe 1. 3. En période de contingentement (il est compris que les restrictions applicables aux grands consommateurs seraient remplacées par les mesures des niveaux 1 à 4 évoquées dans cette ordonnance) : 	<ol style="list-style-type: none"> 1. En l’état, dans le projet soumis, la formulation de cet article n’est pas claire et il conviendrait de la revoir à l’aune du rapport explicatif. 2. Par exemple : les réseaux RER sont maintenus avec une cadence horaire réduite dans la mesure du possible. Si les conditions le permettent, les trains de type « Regio Express » sont maintenus avec une cadence réduite en correspondance avec les RER. 3. Le niveau 4 mentionné dans le rapport explicatif qui correspondrait à une suspension du transport de voyageurs par rail équivaut à un arrêt, quasi pur et simple, de l’activité économique nationale et restreindrait trop drastiquement l’accès aux services et prestations vitales pour la population : ce qui n’est pas acceptable si la période de contingentement devait durer un mois complet. Ce niveau 4 s’apparenterait d’ailleurs aux effets subis par les CFF en situation de délestage.
Art. 5 - Information et coordination	<ol style="list-style-type: none"> 1. De plus amples précisions doivent être apportées. 2. Propositions de nouvel alinéa <p>Les gestionnaires de l’infrastructure et les entreprises visées à l’art. 2, al. 1, let. b à d, sont tenus d’informer les Cantons des plans de réduction des transports voyageurs et en particulier du plan de réduction de l’offre.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sous ch. 2 il est dit que « Les organisations chargées de la gestion de système sont responsables de la coordination des mesures. » En quoi consiste cette coordination ? Cela n’est pas clair et mériterait des précisions. 2. Il est essentiel que les cantons connaissent les projets des entreprises de transport public en matière de réduction des transports voyageurs en amont d’une possible crise afin : <ul style="list-style-type: none"> - De s’assurer que le personnel nécessaire au fonctionnement des infrastructures vitales puisse toujours se rendre sur son lieu de travail ;

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
		<ul style="list-style-type: none"> - D'élaborer des plans de substitution (hébergement de proximité, usage accru de véhicules privés, etc.)
Art. 6 – Tâches des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de transport	1. Une information quant aux mesures de contrôles d'application envisagées doit être fournie aux Cantons.	1. Il est spécifié dans le rapport explicatif que : « Afin de garantir une démarche coordonnée et uniforme dans les TP sur l'ensemble de la Suisse, les consignes et les mesures émanant des gestionnaires du système (CFF SA et CarPostal SA) doivent être respectées. En outre, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport doivent informer de manière adéquate leur clientèle des restrictions prévues en cas de pénurie d'électricité. » A ce sujet des contrôles d'application sont-ils prévus ? Si oui quels types de contrôles, menés par qui, et comment serait-il prévu de répondre au non-respect des consignes et mesures (cas échéant) ?
Annexe 1 - Mesures visant à réduire le transport de voyageurs	<p>Par similarité à ce qui est précisé dans le rapport explicatif, plutôt que des lettres (...a, ...b, ...c, ...d) il faudrait mentionner des niveaux (1, 2, 3, 4).</p> <p>La pertinence des mesures 1 à 4 devrait être réévaluée, à l'aune des principes de réalisme et de faisabilité et d'applicabilité.</p>	<p>Au niveau 1 (...a.)</p> <p>La capacité prévue actuellement aux heures de pointe répond à un besoin de la société pour en assurer le fonctionnement et la viabilité économique. Réduire l'offre dans ces périodes aurait dès lors un impact sur l'activité économique du pays. Le niveau 1 devrait permettre de modifier les besoins à court terme sur les déplacements. A noter que même si les autorités font un appel aux entreprises pour favoriser le télétravail pour réduire la demande de transport aux heures de pointe, il n'est pas possible de mesurer quelle en sera la portée réelle.</p> <hr/> <p>Au niveau 2 (...b)</p> <p>Il est prévu une réduction des capacités des transports publics. Si l'appel au télétravail n'est pas suffisamment suivi, cette stratégie sera inadaptée. (Voir commentaire niveau 1,</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
		<p>par analogie). Il est prévu un remplacement des bus électriques, dans la mesure où les conditions d'exploitation le permettent, par des bus diesel, aussi bien dans les transports urbains que sur les lignes de bus régionales. Une adaptation du plan de transport pour allouer la flotte de bus diesel est possible. Toutefois, c'est à moyen terme que le problème apparaîtra car une part importante de bus diesel aura été remplacée. Se pose alors la question de la nécessité d'une flotte minimale (socle) de bus maintenu en diesel pour faire face à des pénuries d'électricité.</p> <hr/> <p>Au niveau 3 (...c)</p> <p>Il nous semble particulièrement important que les cantons soient au minimum informés des concepts élaborés par la branche des transports publics et, plus idéalement, étroitement associés à l'élaboration du plan de réduction de l'offre afin de tenir compte des contraintes de terrain. Le maintien d'une ligne passant à proximité d'infrastructures vitales est par exemple essentiel et les entreprises de transports publics n'ont pas la connaissance complète du terrain et des emplacements des infrastructures que le Canton de Vaud souhaite maintenir à tout prix. Ainsi, un concept pour le niveau 3 doit être discuté dès maintenant entre la branche et le Canton.</p> <hr/> <p>Au niveau 4 (...d)</p> <p>La suspension du trafic voyageur limitera fortement les déplacements du personnel nécessaire à l'exploitation des infrastructures critiques telles que les hôpitaux. Le Canton de Vaud, dans une telle éventualité, se rabattrait sur du trafic individuel motorisé. Il est en train d'élaborer un concept de stations-services secourues afin de permettre au personnel-clé de pouvoir se rendre de son lieu de domicile jusqu'à son lieu de travail. Il est également mentionné que les TP routiers</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
		<p>(transport urbain et local, lignes de bus régionales) peuvent en principe être maintenus pour assurer la desserte fine : Cela est réaliste pour autant que les entreprises concernées disposent de réserve de carburant propre, en suffisance ou que les distributeurs et leurs stations-services ne sont pas eux-mêmes entravées, ce qui ne peut pas être garanti.</p>



P.P. CH-1951
Sion

A

Poste CH SA

Département fédéral de l'économie, de la
formation et de la recherche (DEFR)
Monsieur le Conseiller fédéral
Guy Parmelin
Palais fédéral Est
3003 Berne



Date **20 DEC. 2023**

Ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire - Réponse à la consultation

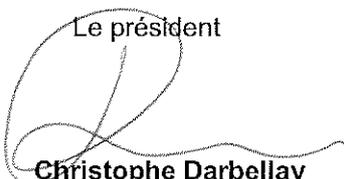
Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 29 septembre 2023, le Conseil fédéral a chargé le DEFR d'effectuer une consultation sur le projet cité en référence et dans ce cadre, le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté.

En cas de crise énergétique majeure, des mesures visant à réduire la consommation électrique doivent être prises, y compris dans le domaine des transports publics. Ce projet d'ordonnance prévoit quatre niveaux de mesures destinées à la réduction de l'offre de prestations pouvant être mises en place selon la gravité de la situation. Inspiré du modèle établi par la branche des transports publics, il semble tout à fait approprié et équilibré. Le Conseil d'Etat du canton du Valais n'a pas de remarque particulière à formuler.

Nous réitérons nos remerciements de nous avoir consultés et vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Christophe Darbellay



La chancelière

Monique Albrecht

A envoyer par courriel à : energie@bwf.admin.ch

Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Per E-Mail

energie@bwl.admin.ch

T direkt +41 41 728 53 11
roman.wuelser@zg.ch
Zug, 11. Januar 2024 RW/las 
Laufnummer: 54937

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. September 2023 hat das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF den Kanton Zug zur Stellungnahme in der obgenannten Angelegenheit eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Baudirektion mit der direkten Erledigung dieses Geschäfts beauftragt.

Gerne äussern wir uns dazu und haben entsprechend im beiliegenden Raster unsere allgemeinen Bemerkungen sowie einen Antrag eingefügt.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
Baudirektion



Florian Weber
Regierungsrat

Beilage erwähnt

Kopie mit Beilage an:

- Volkswirtschaftsdirektion, info.vds@zg.ch
- Amt für Raum und Verkehr, info.arv@zg.ch

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Baudirektion des Kantons Zug
Adresse / Indirizzo	Aabachstrasse 5, Postfach, 6301 Zug
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	11. Januar 2024

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mail-
adresse und Telefonnummer) / Personne de contact (pré-
nom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de
téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, fun-
zione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Roman Wülser, Generalsekretär, roman.wuelser@zg.ch, +41 41 728 53 11

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Bereits bei den COVID-19-Massnahmen hat sich die Systemführerschaft im öffentlichen Verkehr durch die beiden Systemführer SBB und PostAuto als eine gute Organisationsstruktur für die Regelung des öffentlichen Verkehrs im Krisenfall bewährt. Die Beibehaltung der Organisation erscheint daher sinnvoll.

Das vorgeschlagene Vorgehen bewirkt, dass der Energieverbrauch durch die stufenweise Reduktion der Traktionsenergie reduziert wird. Der öffentliche Verkehr benötigt aber auch einen Anteil an Energie für die Sicherungs- und Steuerungsanlagen, die zum grossen Teil aus dem 50 Hz-Netz gespeist werden. Fallen solche Teilnetze aus, steht der gesamte Schienenverkehr – und auch ein grosser Teil des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs – still. Dies wäre unter Stufe D der Fall.

Der Kanton Zug unterstützt das vorgeschlagene Vorgehen, dass in Mangellagen der Beitrag des öffentlichen Verkehrs und des Güterverkehrs durch eine Reduktion der Kapazitäten und des Angebots erreicht wird. Netzabschaltungen würden zu einem Stillstand des öffentlichen Verkehrs führen, was die Grundversorgung (Personentransporte, zum Beispiel für medizinisches Personal oder Angestellte für die Aufrechterhaltung der Grundversorgung) massiv gefährden würde.

Der ab Stufe 2 vorgeschlagene Ersatz der elektrischen Busse durch Dieselbusse erachtet der Kanton Zug als unrealistisch. Die Dekarbonisierungsanstrengungen im strassengebundenen öffentlichen Verkehr führen dazu, dass in zehn Jahren kaum noch Dieselbusse im Einsatz stehen werden. Nach heutigem Kenntnisstand der Flottenstrategien der Unternehmungen und der Forderungen der Bestellenden kann die öV-Branche in absehbarer Zeit kaum mehr Fahrzeuge zur Verfügung stellen, die nicht direkt (Batterie) oder indirekt (Wasserstoff) mit elektrischer Energie betrieben werden. Eine ähnliche Problematik stellt sich beim Schienenersatzverkehr bei Baustellen. Allenfalls könnten hier Synergien mit separaten Flotten mit nicht elektrischen Antrieben gefunden werden.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Anhang «Massnahmen zur Reduktion des Personenverkehrs»	Verzicht auf Massnahme «Ersatz elektrischer Busse durch Dieselsebuse»	<p>Die Massnahme spiegelt eine Wirkung vor, die bereits in einigen Jahren nicht mehr erzielt werden kann. Allenfalls müsste eine Lösung mit dem Einsatz von touristischen Bussen der Privatwirtschaft gefunden werden. Dazu müsste aber der öffentliche Verkehr ab einer gewissen Stufe temporär von der Erfüllung des Behindertengleichstellungsgesetzes befreit werden und die Finanzierung bei der Zumietung der Busse geregelt werden.</p> <p>Überdies ist bereits während einer Kontingentierung mit einer deutlichen Mehrnachfrage nach Dieseltreibstoff für den Betrieb von Notstromaggregaten bei Grossverbrauchern zu rechnen.</p>



Eidgenössisches Departement für Wirtschaft,
Bildung und Forschung
3003 Bern

12. Dezember 2023 (RRB Nr. 1437/2023)

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 29. September 2023 haben Sie uns den Verordnungsentwurf über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene zur Stellungnahme unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Die in der Verordnung festgehaltenen Angaben zur progressiven Ausdünnung des Angebots mit zunehmender Schwere der Mangellage erscheinen aus unserer Sicht grundsätzlich zweckmässig. Von weitergehenden inhaltlichen Bemerkungen sehen wir angesichts der vorgesehenen situativen Ausgestaltung der Verordnung je nach Mangellagensituation und der engen Einbindung der Branche des öffentlichen Verkehrs ab. Ein fachlicher Austausch zur erarbeiteten Branchendokumentation wird durch den Zürcher Verkehrsverbund in Koordination mit den direkt betroffenen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs sowie in Abstimmung mit dem Amt für Mobilität zum Thema Güterverkehr erfolgen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

Mario Fehr

Dr. Kathrin Arioli



Edgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung
und Forschung WBF
3003 Bern

Per E-Mail an:
energie@bwl.admin.ch

Bern, 19. Januar 2024

Verordnungsentwurf über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene: Stellungnahme der KÖV

Sehr geehrter Herr Bundesrat Parmelin

Der Vorstand der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) dankt für die Gelegenheit, zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Die KöV teilt die Haltung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr aufgrund seiner zentralen Rolle für die Grundversorgung bei einer Strommangellage nicht den allgemeinen Kontingentierungsvorgaben für Grossverbraucher untersteht, sondern mit dem «Bewirtschaftungsmodell öV» über ein eigenes Steuerungsinstrument verfügt. Wir begrüssen ausdrücklich, dass mit der vorliegenden Verordnung die dafür notwendigen rechtlichen Grundlagen geschaffen werden.

Weiter unterstützt die KöV den Ansatz, dass der Stromsenkungsbeitrag des öffentlichen Verkehrs während einer Mangellage über stufenweise und systemweit koordinierte Kapazitäts- und Angebotsreduktionen erfolgt. Die dafür vorgesehenen Szenarien erscheinen uns schlüssig, müssen jedoch mit Bedacht und grosser Sorgfalt ausgelöst werden. Kapazitäts- und Angebotsreduktionen sind eine Ultima Ratio, die erst angewendet werden darf, wenn andere mobilitätsreduzierende Massnahmen (wie z.B. eine Homeoffice-Pflicht) nicht mehr ausreichen. Die Erfahrungen aus der Covid-Pandemie haben gezeigt, 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. Ausserdem beantragen wir, dass nebst dem Autoverlad auch der Öffentliche Verkehr zur Erschliessung von nicht durch Strassen erschlossenen Ortschaften von Angebotsreduktionen und der Einstellung des Personenverkehrs auszunehmen ist. Nur so können die Erreichbarkeit und Versorgung der Orte ohne Strassenverbindung in Krisensituationen sichergestellt werden.

Kritisch sehen wir den Vorschlag, Elektrobusse in Krisensituationen ab Stufe 2 mit Dieselfahrzeugen zu ersetzen. Die derzeit laufenden Dekarbonisierungsanstrengungen im strassengebundenen öffentlichen Verkehr werden dazu führen, dass in einigen Jahren kaum noch Dieselbusse im Einsatz stehen. Bestünde sicherheitspolitisch ein Bedarf, Dieselbusse auf Vorrat zu halten, darf die entsprechende Finanzierung nicht über den Regionalen Personenverkehr erfolgen, sondern bedarf einer eigenen Finanzierungsquelle.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Beilagen:

- Vernehmlassungsformular

Kopie an:

- Mitglieder der KÖV
- P. Füglistaler, Direktor BAV

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)
Adresse / Indirizzo	Haus der Kantone, Speichergasse 6, 3001 Bern
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	19. Januar 2024

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Mirjam Bütler, Generalsekretärin, mirjam.buetler@koev.ch, 031 320 16 91

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Die KöV teilt die Haltung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr aufgrund seiner zentralen Rolle für die Grundversorgung bei einer Strommangellage nicht den allgemeinen Kontingentierungsvorgaben für Grossverbraucher untersteht, sondern mit dem «Bewirtschaftungsmodell öV» über ein eigenes Steuerungsinstrument verfügt. Wir begrüssen ausdrücklich, dass mit der vorliegenden Verordnung die dafür notwendigen rechtlichen Grundlagen geschaffen werden.

Weiter unterstützt die KöV den Ansatz, dass der Stromsenkungsbeitrag des öffentlichen Verkehrs während einer Mangellage über stufenweise und systemweit koordinierte Kapazitäts- und Angebotsreduktionen erfolgt. Die dafür vorgesehenen Szenarien erscheinen uns schlüssig, müssen jedoch mit Bedacht und grosser Sorgfalt ausgelöst werden. Kapazitäts- und Angebotsreduktionen sind eine Ultima Ratio, die erst angewendet werden darf, wenn andere mobilitätsreduzierende Massnahmen (wie z.B. eine Homeoffice-Pflicht) nicht mehr ausreichen. Die Erfahrungen aus der Covid-Pandemie haben gezeigt, 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. Ausserdem beantragen wir, dass nebst dem Autoverlad auch der Öffentliche Verkehr zur Erschliessung von nicht durch Strassen erschlossenen Ortschaften von Angebotsreduktionen und der Einstellung des Personenverkehrs auszunehmen ist. Nur so können die Erreichbarkeit und Versorgung der Orte ohne Strassenverbindung in Krisensituationen sichergestellt werden.

Kritisch sehen wir den Vorschlag, Elektrobusse in Krisensituationen ab Stufe 2 mit Dieselfahrzeugen zu ersetzen. Die derzeit laufenden Dekarbonisierungsanstrengungen im strassengebundenen öffentlichen Verkehr werden dazu führen, dass in einigen Jahren kaum noch Dieselsebuse im Einsatz stehen. Bestände sicherheitspolitisch ein Bedarf, Dieselsebuse auf Vorrat zu halten, darf die entsprechende Finanzierung nicht über den Regionalen Personenverkehr erfolgen, sondern bedarf einer eigenen Finanzierungsquelle.

Politische Parteien
Partis politiques
Partiti politici

1. Schweizerische Volkspartei SVP
Union Démocratique du Centre UDC
Unione Democratica di Centro UDC
2. Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS
Parti Socialiste Suisse PSS
Partito socialista svizzero PS



Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung
WBF
3003 Bern

Elektronisch an:
energie@bwl.admin.ch

Bern, 16. Januar 2024

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

Antwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gegenstand der Vernehmlassung ist die Festlegung der Massnahmen, welche die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs im Rahmen einer Strommangellage durchführen müssen. Die vorliegende Verordnung basiert auf dem «Bewirtschaftungsmodell öV bei Strommangellagen», welches durch die Branche öffentlicher Verkehr erarbeitet wurde. Das Bewirtschaftungsmodell soll ermöglichen, den öffentlichen Verkehr im Falle einer Strommangellage, insbesondere auch bei einer Kontingentierung entsprechend der Erfordernisse weiterzuführen.

Die Vorlage lässt sich von der Prämisse leiten, dass wenn durch den öV oder den Schienengüterverkehr signifikant elektrische Energie eingespart werden soll, das Angebot verringert werden muss. Die SVP stimmt dieser grundsätzlichen Überlegung zu. Ebenfalls begrüsst die Partei, dass der Landesversorgung in den der Verordnung zugrundeliegenden Überlegungen ein Vorrang eingeräumt wird. Ausführliche, tiefschürfende Erläuterungen über «Flankierende Massnahmen» (bspw. Homeoffice, Reduktion touristischer Angebote) um die Anzahl zu befördernden Personen zu reduzieren, sind jedoch richtigerweise im Rahmen der Verordnung über Beschränkungen und Verbote der Verwendung von elektrischer Energie zu erörtern – und nicht im vorliegenden Bericht. Das jegliche Massnahmen gesamtheitlich betrachtet werden müssen, um den Stromverbrauch mit Blick auf eine Mangellage zu senken, ist dabei sonnenklar.

Die SVP begrüsst in besonderem Masse die Absicht, dass dem Güterverkehr zugunsten der Landesversorgung eine privilegierte Stellung zugemessen wird. Die Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs sind so lange wie möglich aufrechtzuerhalten, um in erster Priorität die Landesversorgung, die Wertschöpfungsketten und überhaupt den Transitgüterverkehr sicherzustellen.

Weiter sind die auf Verordnungsstufe verankerten, vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr nachvollziehbar. Bemerkenswert ist nun im Licht der bis anhin rot-grün-aBR Sommaruga geprägten Umwelt-, Verkehrs- und Energiepolitik, dass als zusätzliche Massnahme in der Stufe 2 ausdrücklich elektrisch angetriebene Busse durch Dieselsebusse ersetzt werden sollen und sogar ab Stufe 3 Tramlinien mit Dieselsebusse ersetzt werden sollen. Dass die Autoverlade (z.B. Lötschberg, Furka) von einer Angebotsreduktion ausgenommen werden sollen, unterstreicht die auf eine Mangellage hin gegebene, wuchtige Rolle der fossilen Energieträger – sowohl für den öV wie auch für den Individualverkehr.

Nicht nachvollziehbar hingegen ist, weshalb die als «*weitere mögliche Massnahme*» vorgesehene Einstellung des Nachtnetzes «*nur bei starker Beschränkung des Nachtlebens*» möglich sein soll (Stufe 3). Es ist geradezu notorisch, dass sich ein «*Nacht-leben*» – auch mit Strommangellage und ohne öV – in einem der Lage angepassten Umfang entfalten kann. Die Unternehmensfreiheit ist zu wahren und den privaten Betreibern der jeweiligen Dienstleistungsbetriebe ist es zu überlassen, ob und wie diese ihre Betriebe während einer Mangellage weiterführen wollen. Eine Steuerung des Mobilitätsverhaltens mittels Zwangsschliessungen privater Betriebe ist abzulehnen.

Gerade private (Mobilitäts- und Gastronomie-) Dienstleister werden sich rasch, eigenverantwortlich und innovativ in einer Zwangslage auf eine Mangellage einzustellen wissen – auch ohne Strom; eine pauschale Totalschliessung jeglichen Nachtangebotes ist daher abzulehnen. Vertiefte «*Business Impact Analysen*» bezüglich eines in der Mangellage eingeschränkten bzw. angepassten Nachtlebens sind für diese Feststellung im Rahmen der vorliegenden Verordnungsvernehmlassung sicher nicht notwendig.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär



Marco Chiesa
Ständerat



Peter Keller



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Theaterplatz 4, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch
www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

An
Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
Abteilung Energie
Bernastrasse 28
3003 Bern
Per Mail an: energie@bwl.admin.ch

Bern, 16. Januar 2024

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, uns zu dieser Vorlage äussern zu können, und unterbreiten Ihnen die folgende Stellungnahme.

Bei einer Strommangellage müssen Einschränkungen des Stromverbrauchs im Bereich des Verkehrs auf der Schiene primär über die entsprechenden von der Elektrizität abhängigen Verkehrsleistungen aufgefangen werden. Sie können damit faktisch nur durch Kapazitäts- und Angebotsreduktionen umgesetzt werden. Das heisst, wenn durch den ÖV oder den Schienengüterverkehr signifikant elektrische Energie eingespart werden soll, muss das Angebot verringert werden. Die vorliegende Verordnung bietet die notwendige rechtliche Grundlage, um im Falle einer Strommangellage für die ganze Schweiz koordiniert Angebotsreduktionen anzuordnen.

Die SP Schweiz unterstützt die Vorlage und befürwortet die Erarbeitung einer gesetzlichen Grundlage für das Vorgehen im Falle einer Strommangellage. Insbesondere begrüssen wir, dass der Schienengüterverkehr so lange wie möglich aufrechterhalten wird, da dieser essenziell für unsere Versorgungssicherheit ist. Schliesslich begrüssen wir, dass auch für den Personenverkehr auf der

Schiene eine ausgeglichene Methode fürs Stromsparen gefunden wurde. Gleichzeitig scheint es uns wichtig, dass die Steuerung der Nachfrage des ÖV in einer Strommangellage ebenfalls explizit in der Verordnung geregelt ist.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	SP Schweiz
Adresse / Indirizzo	Theaterplatz 4; 3011 Bern
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	27. November 2023, 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Cécile Heim
Politische Fachreferentin (UREK & KVF)
cecile.heim@spschweiz.ch
078 915 11 82

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Die SP Schweiz unterstützt die Vorlage und befürwortet die Erarbeitung einer gesetzlichen Grundlage für das Vorgehen im Falle einer Strommangellage. Insbesondere begrüssen wir, dass der Schienengüterverkehr so lange wie möglich aufrechterhalten wird, da dieser essenziell für unsere Versorgungssicherheit ist. Schliesslich begrüssen wir, dass auch für den Personenverkehr auf der Schiene eine ausgeglichene Methode fürs Stromsparen gefunden wurde. Gleichzeitig scheint es uns wichtig, dass die Steuerung der Nachfrage des ÖV in einer Strommangellage ebenfalls explizit in der Verordnung geregelt ist.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<u>Reduktion des Personenverkehrs</u> In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen. Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen: <i>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des öV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</i>	Die Reduktion des ÖV in einer Strommangellage muss mit entsprechenden Massnahmen flankiert werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass zwar das ÖV-Angebot und somit sein Stromverbrauch reduziert wurde, während seine Nachfrage gleich gross bleibt.
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 1	Ergänzungsantrag: [...] Die zusätzlichen Transportleistungen in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag stellen	Der Schulverkehr bildet ein eigenes wichtiges Segment, das nicht mit den (Berufs-)Pendler:innen zusammengefasst werden soll.

	<p>sicher, dass mit ei-ner Taktverdichtung die Anzahl der täglichen Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler bewältigt werden kann. [...]</p>	
Art. 4	<p><u>Reduktion des Güterverkehrs</u></p> <p>Ergänzungsantrag: Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</p>	<p>Im Normalfall sind der Personenverkehr und der Güterverkehr bei Ereignissen und Beeinträchtigungen rechtlich gleichgestellt. Davon wird im Bewirtschaftungsmodell gezielt und im Sinne der Versorgung des Landes abgewichen.</p> <p>Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung nötig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesst sich aus Artikel 4 so wie dieser zurzeit geschrieben ist, nicht automatisch und kann im bisherigen Text leicht übersehen werden.</p>
Art. 6 – Erläuterungen	<p><u>Aufgaben der Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Um sicherzustellen, dass die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Schiene und, Strasse, Schifffahrt und Seilbahnen) sowie Gütertransportunternehmen auf der Schiene von der allgemeinen Kontingentierung für Grossverbraucher</i></p>	<p>Präzisierung entsprechend dem Geltungsbereich, vermeiden von Redundanz.</p>

	<p>ausgenommen sind, müssen diese ihre 50 Hz-Messpunkte, welche unter das Bewirtschaftungsmodell fallen, bezeichnen und melden (Deklaration). [...] Die Umsetzung dieser Vorgabe wird durch die Organisation zur Systemführung SBB für alle betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen (Schiene und Strasse) sichergestellt.</p>	
Art. 8	<p><u>Vollzug</u></p> <p>Ergänzungsantrag, neuer Absatz:</p> <p>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung sicher.</p>	<p>Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im ÖV geltenden Vollzug; die BVOÖV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.</p>

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

Associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

1. Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
2. Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere
3. Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete

Associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national

Associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

1. Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
2. Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
3. Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für wirtschaftliche
Landesversorgung BWL

3003 Bern

energie@bwl.admin.ch

Bern, 1. Dezember 2023
TE / I 350

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die SAB hat bereits letztes Jahr in der Stellungnahme zu den Massnahmen im Falle einer Strommangellage darauf hingewiesen, dass der öffentliche Verkehr gesondert betrachtet werden muss. Der öffentliche Verkehr und der Güterverkehr sind existenziell für das Funktionieren der Schweiz auch in einer Notlage. Beide Verkehrsarten sind systemisch angelegt. Massnahmensets wie Kontingentierungen oder teilweise Abschaltungen, wie sie in anderen Bereichen im Falle einer Strommangellage vorgesehen sind, funktionieren im Verkehrsbereich nicht. Der Verkehr muss immer als Gesamtsystem betrachtet werden.

Die SAB stellt fest, dass dieser Grundgedanke im vorliegenden Vernehmlassungsentwurf berücksichtigt wurde. Vorgeschlagen wird ein stufenweises Vorgehen:

- 1) Reduktion der Zusatzangebote in der Hauptverkehrszeit;
- 2) Kapazitätsreduktion des öffentlichen Verkehrs unter Beibehaltung aller Strecken und Kurse;
- 3) Angebotsreduktion;
- 4) Einstellung des Personenverkehrs auf der Schiene.

Seitens der SAB gehen wir davon aus, dass die vierte Stufe nicht zur Anwendung gelangt. Sie würde die Schweiz effektiv faktisch stilllegen.

Mit der Ausgestaltung der Stufen 1 bis 3 sind wir weitgehend einverstanden. Wichtig ist, dass wie im Bericht richtig festgehalten wird, in allen drei Stufen der **Autoverlad** weiter gewährleistet wird, da er einen Ersatz für nicht existierende Strassenverbindungen darstellt.

Bei Angebotsreduktionen in Stufe 3 muss berücksichtigt werden, dass in den Berggebieten und ländlichen Räumen oft nur ein Stundentakt, in einigen Fällen sogar ein noch geringeres Angebot von z.B. nur vier Kurspaaren pro Tag besteht. Diese bereits sehr tiefe **Minimalerschliessung darf nicht weiter ausgedünnt** werden. Die Situation ist nicht vergleichbar mit städtischen Gebieten, in denen oft ein 7-Minutentakt gefahren wird. Diese unterschiedlichen räumlichen Voraussetzungen müssen in Stufe 3 bei einer allfälligen konkreten Umsetzung berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - est globalement d'accord avec l'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire. Le SAB constate avec satisfaction, qu'en cas de pénurie d'électricité, quatre étapes progressives ont été conçues (de la réduction des offres supplémentaires aux heures de pointe, à la suppression du trafic voyageurs sur le rail). Toutefois, le SAB demande que le service de chargement des voitures sur les trains continue d'être garanti au cours des trois premières étapes. Car il fournir une offre qui n'a pas d'équivalent au niveau des liaisons routières. D'autre part, en cas de réduction de l'offre du niveau 3, il faut tenir compte du fait, qu'au sein des régions de montagne et les espaces ruraux, il n'existe souvent qu'une cadence horaire, voire que quelques courses par jour. Des situations qui ne sont aucunement comparables avec les services fournis au sein des zones urbaines.

[REDACTED]

De: _BWL-Energie
Envoyé: Sonntag, 21. Januar 2024 16:20
À: _BWL-Energie
Objet: Association des Communes Suisses

Envoyé : mercredi, 17 janvier 2024 11:54
À : _BWL-Energie <energie@bwl.admin.ch>
Objet : Position de l'ACS sur l'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 29 septembre 2023, vous avez soumis pour consultation l'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire à l'Association des Communes Suisses (ACS). Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1500 communes affiliées à l'ACS.

Toutefois, après avoir étudié les documents, nous vous informons que l'ACS ne prendra pas position sur cet objet.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

[REDACTED]

Nouvelle adresse: Holzikofenweg 8, Case postale, 3001 Bern

Association des Communes Suisses

Responsable de projet
Énergie, aménagement, mobilité
Holzikofenweg 8
Case postale
3001 Berne

[REDACTED]

www.chcommunes.ch

Jours de travail : mardi, jeudi, vendredi



ACS – Ensemble pour des communes fortes

L'[Association des Communes Suisses](#) défend les intérêts des communes au niveau fédéral. Elle s'engage à ce que la marge de manœuvre des communes ne soit pas continuellement restreinte. Elle informe dans la «Commune Suisse» – [voici le lien vers l'édition actuelle](#) – sur son site internet et lors des réunions spécialisées sur des dossiers importants en matière de politique communale et sur des bons exemples pratiques. Elle encourage l'échange entre les communes avec le but d'augmenter leur capacité de performance.



Département fédéral de l'économie,
de la formation et de la recherche DEFR

Par courriel : energie@bwl.admin.ch

Berne, le 16 janvier 2024

Ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire – consultation

Monsieur le Conseiller fédéral
Mesdames, Messieurs

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur la proposition d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

L'Union des villes suisses (UVS) approuve en principe le projet d'ordonnance. En ce qui concerne les restrictions progressives de l'offre, elle propose de modifier le projet de deux manières.

Demandes concernant les différentes dispositions

Regroupement des niveaux 1 et 2

L'UVS juge critique la réduction de l'offre supplémentaire aux heures de pointe prévue au niveau 1. Les restrictions d'exploitation doivent être conçues comme des mesures globales pour le système des transports publics. Elles doivent se répercuter de manière continue sur l'ensemble de la chaîne des transports. Des restrictions asymétriques dans les transports publics urbains doivent être évitées, au risque de surcharger des lignes de tram et de bus déjà très fréquentées. Il serait ainsi opportun de regrouper les niveaux 1 et 2 des restrictions d'offre. Ce faisant, la réduction de capacité - et donc l'économie d'électricité - s'effectuerait dans l'ensemble du réseau de trafic local et régional. Les pendulaires peuvent ainsi mieux comprendre la mesure que si seuls les transports publics urbains étaient restreints. Une combinaison des niveaux 1 et 2 semble également plus facile à communiquer que le niveau 1 uniquement.

Enfin, la Confédération doit prendre des mesures d'accompagnement en parallèle des restrictions de l'offre de transports publics, en recommandant par exemple le télétravail.



Mesures de réduction pour le chauffage et la ventilation

Une part de la consommation d'énergie d'exploitation des transports publics est consacrée au chauffage et à la ventilation. Il semble judicieux de préciser dans l'ordonnance qu'avant d'édicter des restrictions de l'offre, des mesures contraignantes doivent être prises à l'échelle de la branche afin de réduire la consommation d'énergie pour le chauffage et la ventilation.

Propositions d'amendement

Nous demandons donc les modifications suivantes :

- Les étapes 1 et 2 de réduction de l'offre des TP devraient être regroupées en une seule étape.
- En amont des restrictions échelonnées de l'offre, il convient d'introduire dans l'ordonnance un niveau "mesures de réduction pour le chauffage et la ventilation".

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

Union des villes suisses

Président

Anders Stokholm
Maire de Frauenfeld

Directeur

Martin Flügel

Copie: Association des Communes suisses

Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft
Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national
Associazioni mantello nazionali dell'economia

1. economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Fédération des entreprises suisses
Federazione delle imprese svizzere
2. Schweizerischer Arbeitgeberverband
Union patronale suisse
Unione svizzera degli imprenditori
3. Schweiz. Bauernverband (SBV)
Union suisse des paysans (USP)
Unione svizzera dei contadini (USC)
4. Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)
Union syndicale suisse (USS)
Unione sindacale svizzera (USS)

Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft
Associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national
Associazioni mantello nazionali dell'economia

1. economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Fédération des entreprises suisses
Federazione delle imprese svizzere
2. Schweiz. Bauernverband (SBV)
Union suisse des paysans (USP)
Unione svizzera dei contadini (USC)
3. Schweizerischer Arbeitgeberverband
Union patronale suisse
Unione svizzera degli imprenditori
4. Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)
Union syndicale suisse (USS)
Unione sindacale svizzera (USS)

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF
Bundeshaus Ost
3003 Bern

Versand ausschliesslich per E-Mail an:
energie@bwl.admin.ch

18. Januar 2024

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. September 2023 haben Sie uns eingeladen, zur im Betreff erwähnten
Verordnung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Wirtschaft bündeln wir die Interessen von 100 Branchenverbänden,
20 Handelskammern und insgesamt rund 100'000 Schweizer Unternehmen. Alle diese Mitglieder sind
an reibungslos funktionierenden Verkehrsleistungen interessiert, auch im Ausnahmefall einer
Strommangellage oder eines Stromausfalls.

Eine Strommangellage ist ein volkswirtschaftlich einschneidendes Ereignis, das selbst mit den besten
Bewirtschaftungsmassnahmen nur sehr begrenzt abgedeckt werden kann. **Die allerhöchste Priorität
muss daher stets die Vorbeugung einer solchen Lage durch eine ausreichende inländische
Energieproduktion und ausreichende Importkapazitäten sein.**

Im Kontext der Vernehmlassungsvorlage verweisen wir zunächst auf [unsere Position](#) zu den
Verbrauchsbeschränkungen und zur Kontingentierung, die wir Ihnen am 12. Dezember 2022 gestellt
haben. Die damals vorgebrachten Anliegen haben auch bezgl. Sonderregeln für den öffentlichen
Verkehr weiterhin Gültigkeit. Die Aufrechterhaltung der Mobilität von Gütern und Personen in einer
Strommangellage und die gleichzeitige Beteiligung des öffentlichen Verkehrs an den
verbrauchsseitigen Einsparungen ist zweifellos herausfordernd. **Der Verordnungsentwurf stellt
unseres Erachtens eine gute Grundlage dar, um die gegenläufigen Bedürfnisse unter einen Hut
zu bringen. Dennoch sehen wir punktuellen Anpassungsbedarf:**

1. Die Eskalationsstufen sind für sich genommen nachvollziehbar und richtig, müssen aber eng mit
der Gesamtheit der Massnahmen abgestimmt sein. Die Stufen 1 und 2 müssen unseres Erachtens
im Rahmen der Verwendungsbeschränkungen umgesetzt werden, um die Vorbeugung einer
Kontingentierung zu unterstützen. Stufen 3 und 4 sollten wiederum im Falle der Kontingentierung
helfen, Netzabschaltungen zu verhindern.

2. Die Fristen zwischen Anordnung und Umsetzung von Massnahmen müssen grundsätzlich gleich bemessen sein wie in den Verordnungen über die Kontingentierung und Sofortkontingentierung des Verbrauchs von elektrischer Energie. Der hohe organisatorische Aufwand, der seitens öV-Branche geltend gemacht wird, ist zwar teilweise nachvollziehbar; diese Selbsteinschätzung kann jedoch keine Entscheidungsregel für die Verordnung darstellen. Anderen versorgungsrelevanten Bereichen der Wirtschaft werden bei Verbrauchsbeschränkungen oder bei einer Kontingentierung ebenfalls sehr kurze Fristen zugemutet. Das ist kein Selbstzweck, sondern ermöglicht den politischen Entscheidungsträgern die kurzfristige Reaktion auf unerwartete Marktereignisse.
3. Die verfügbaren Restmengen aus der Eigenproduktion von Bahnstrom (16.7 Hz) sollten bereits in den Stufen 1 bis 3 der Stützung des 50 Hz Netzes zugeführt werden, sofern dies technisch möglich ist. Allenfalls sind solche Massnahmen konzeptionell bereits vorgesehen, es ist jedoch aus den Unterlagen nur ersichtlich, dass dieser Schritt ab der Stufe 4 erfolgt. Gemäss den indikativen Berechnungen im erläuternden Bericht können bereits in den Stufen 1 bis 3 erhebliche Mengen Bahnstrom eingespart werden. Diese Einsparungen sollten unbedingt vollumfänglich systemdienlich eingesetzt werden.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung
Bereichsleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

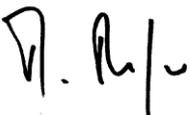


Lukas Federer
Stv. Bereichsleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Schweizer Bauernverband
Adresse / Indirizzo	Laurstrasse 10 5201 Brugg
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	07.12.2023  Markus Ritter, Präsident  Martin Rufer, Direktor

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Hannah von Ballmoos-Hofer, Leiterin Energie und Umwelt
hannah.vonballmoos@sbv-usp.ch / Tel. 056 462 50 06

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Obschon das Thema Strommangellage aktuell nicht mehr viel diskutiert wird, sind nach wie vor viele Fragen ungeklärt, insbesondere in der Landwirtschaft. Wir möchten Sie in diesem Zusammenhang auf ein paar wichtige Punkte im Interesse der Nahrungsmittelversorgung und insbesondere der Versorgungssicherheit hinweisen.

Wir unterstützen grundsätzlich die gesamtheitliche Herangehensweise bezüglich der Sicherstellung des Personenverkehrs und des Güterverkehrs. Insbesondere die Priorisierung, wonach der Transport von lebenswichtigen Gütern möglichst spät eingeschränkt werden soll. Zu diesen lebenswichtigen Gütern müssen auch sämtliche Agrarprodukte zählen, da diese für die Produktion und Versorgung mit Lebensmittel essenziell sind.

Die landwirtschaftlichen Betriebe sind direkt und indirekt über die Verarbeitungsprozesse von verschiedenen Massnahmen im Falle einer Strommangellage betroffen. Zudem können diverse Massnahmen eine direkte Gefährdung des Tierwohls oder der Lebensmittelproduktion zur Folge haben. Die Aufrechterhaltung der Güterprozesse ist daher ein wichtiger Faktor zur Sicherstellung der Lebensmittelversorgung.

Weiterhin fordern wir die Ausnahme der Landwirtschaft und der gesamten Nahrungsmittelindustrie von Bewirtschaftungsmassnahmen analog dem Sonderstatus in der Coronapandemie und des Sonderstatus des Lebensmittelsektors gemäss der Europäischen Kommission.

Wir danken Ihnen bestens für die wohlwollende Prüfung unseres Anliegens zu Gunsten der Sicherstellung der Versorgungssicherheit mit Nahrungsmitteln.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
-	-	-

De: _BWL-Energie
Envoyé: Dienstag, 9. Januar 2024 16:29
À: _BWL-Energie
Objet: SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND
Pièces jointes: Orientierungsschreiben für weitere interessierte Kreise.pdf; Antwortformular (dreisprachig).docx

De : [REDACTED]@arbeitgeber.ch>
Envoyé : Montag, 2. Oktober 2023 14:34
À : _BWL-Energie <energie@bwl.admin.ch>
Objet : WG: Verordnungsentwurf Bewirtschaftung öV und Schienengüterverkehr im Falle einer Strommangellage - Vernehmlassung der Kantone und interessierten Kreisen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, in eingangs erwähnter Sache Stellung nehmen zu können.

Da diese Vorlage gemäss Dossieraufteilung zwischen economiesuisse und dem Schweizerischen Arbeitgeberverband von economiesuisse bearbeitet wird, verzichtet der SAV auf eine Stellungnahme zu dieser Vernehmlassung.

Ich wünsche Ihnen eine gute Woche.

Freundliche Grüsse

[REDACTED]
[REDACTED]
SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND
Hegibachstrasse 47
Postfach
8032 Zürich
Tel. +41 44 421 17 17

[REDACTED]
<http://www.arbeitgeber.ch>



Von: energie@bwl.admin.ch <energie@bwl.admin.ch>

Gesendet: Freitag, 29. September 2023 16:58

An: info@die-mitte.ch; info@edu-schweiz.ch; info@ensemble-a-gauche-ge.ch; vernehmlassungen@evppev.ch; info@fdp.ch; gruene@gruene.ch; schweiz@grunliberale.ch; verband@chgemeinden.ch; info@staedteverband.ch; info@sab.ch; info@economiesuisse.ch; bern@economiesuisse.ch; luc.schnurrenberger@economiesuisse.ch; info@sgv-usam.ch; Verband <verband@arbeitgeber.ch>; info@sbv-usp.ch; office@sba.ch; info@sgb.ch; politik@kfmv.ch; info@travailsuisse.ch

Betreff: Verordnungsentwurf Bewirtschaftung öV und Schienengüterverkehr im Falle einer Strommangellage - Vernehmlassung der Kantone und interessierten Kreisen

Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene – Vernehmlassung der Kantone und weiteren interessierten Kreisen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 29. September 2023 das WBF beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zu einer Verordnung über *Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene*, eine Vernehmlassung durchzuführen.

Die Unterlagen können über die folgende Internetadresse bezogen werden:

[Laufende Vernehmlassungen \(admin.ch\)](#)

Die Vernehmlassung dauert bis am **19. Januar 2024**.

Wir bitten Sie, Ihre Stellungnahme in das beigelegte Formular einzufügen und an folgende E-Mail-Adresse zu senden:

energie@bwl.admin.ch

Texte en français

Ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire – Consultation des cantons et des milieux intéressés

Mesdames, Messieurs,

Le 29 septembre 2023, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR) de mener une consultation auprès des cantons, des partis politiques, des associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, des associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national et d'autres milieux intéressés au sujet de l'ordonnance sur *les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire*.

Les documents sont disponibles à l'adresse suivante:

[Procédures de consultation en cours \(admin.ch\)](#)

La procédure de consultation se déroule jusqu'au **19 janvier 2024**.

Nous vous prions d'insérer votre commentaire dans le formulaire ci-joint et de l'envoyer à l'adresse électronique suivante :

energie@bwl.admin.ch

Testo in italiano

Ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario – Avvio della procedura di consultazione presso i cantoni e le cerchie interessate

Gentili Signore e Signori,

il 29 settembre 2023, il Consiglio federale ha incaricato il DEFR di svolgere una consultazione abbreviata presso i Cantoni, i partiti politici, le organizzazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché dell'economia e gli ambienti interessati sulle l'ordinanza *concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario*.

La documentazione relativa alla consultazione è reperibile al seguente indirizzo:

[Procedure di consultazione in corso \(admin.ch\)](#)

La procedura di consultazione terminerà il **19 gennaio 2024**.

Vogliate trasmetterci la Vostra presa di posizione nel modulo allegato e al seguente indirizzo di posta elettronica:

energie@bwl.admin.ch

Mit freundlichen Grüssen, meilleures salutations, cordiali saluti,

Geschäftsstelle Energie

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF
Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung BWL
Bernastrasse 28, 3003 Bern

energie@bwl.admin.ch

www.bwl.admin.ch

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF
Herr Bundesrat Guy Parmelin
3003 Bern

per Mail an:
energie@bwl.admin.ch

Bern, 22. November 2023

Verordnung Strommangellage Schienenverkehr: Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Konsultation. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt im Folgenden gerne dazu Stellung.

In einer Strommangellage müssen unkontrollierte Stromausfälle zwingend verhindert werden. Als zweitletzte Eskalationsstufe vor der Verfügung rollierender bzw. sektorieller Netzabschaltungen ist hierfür die Grossverbrauch-Kontingentierung vorgesehen. Für einzelne grundversorgungsrelevante Dienstleistungen sind dazu allerdings spezifische Branchenlösungen erforderlich. Eine solche wird für den öffentlichen Personen- sowie den Schienengüterverkehr im Rahmen dieser Vernehmlassung als neue Verordnung vorgeschlagen.

Der vorliegende Verordnungsentwurf regelt, wie der öV im Falle einer Strommangellage seine Leistungen Schritt für Schritt reduzieren würde und dabei seinen Grundauftrag zunächst zumindest teilweise weiterhin erfüllen könnte. Dazu sind vier Eskalationsstufen vorgesehen: In einem ersten Schritt würde das Zusatzangebot zu Stosszeiten und danach die allgemeine Kapazität bzw. in einem dritten Schritt das Angebot reduziert werden. Erst im allerletzten Schritt käme es zur kompletten Einstellung des Personenverkehrs sowie – im extremsten Fall – auch zu einer Beschränkung des Güterverkehrs auf lebensnotwendige Güter. Der SGB kann diese Priorisierung nachvollziehen und befürwortet daher den vorgeschlagenen Verordnungsentwurf.

Die vorliegende Verordnung basiert auf dem "Bewirtschaftungsmodell öV bei Strommangellagen". Da dieses durch die öV-Branche selbst erarbeitet wurde, gehen wir davon aus, dass auch die Bestimmungen der Verordnung bei der Branche – und insbesondere bei den Systemführerinnen SBB und PostAuto – auf breite Zustimmung stossen werden.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär

Nach PBG abgegoltene Transportunternehmen
Entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV
Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV

1. Basler Verkehrs-Betriebe
2. BLS AG
3. Cars Ballestraz
4. PostAuto
5. RegionAlps SA
6. SBB CFF FFS
7. Schweizerische Südostbahn AG
8. Società navigazione del Lago di Lugano
9. Transports publics genevois
10. Verkehrsbetriebe Biel
11. Verkehrsbetriebe Zürich
12. Zentralbahn AG

[REDACTED]

De: _BWL-Energie
Envoyé: Montag, 9. Oktober 2023 14:42
À: _BWL-Energie
Objet: Basler Verkehrs-Betriebe _ keine Stellungnahme

[REDACTED]

Gesendet: Freitag, 6. Oktober 2023 12:28
An: _BWL-Energie <energie@bwl.admin.ch>

[REDACTED]

Betreff: Stellungnahme der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) zum Verordnungsentwurf Bewirtschaftung öV und Schienenverkehr im Falle einer Strommangellage

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit E-Mail vom 29. September 2023 haben Sie die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) dazu eingeladen, sich an der Meinungsbildung zum Verordnungsentwurf Bewirtschaftung öV und Schienenverkehr im Falle einer Strommangellage zu beteiligen.

Gerne teilen wir Ihnen innert der gesetzten Frist mit, dass die BVB darauf verzichtet, sich zur Sache vernehmen zu lassen.

Vielen Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Basler Verkehrs-Betriebe
Direktion, Führungsunterstützung
Claragraben 55
CH-4058 Basel

www.bvb.ch



#BVBnachhaltigkeit

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	BLS AG
Adresse / Indirizzo	Genfergasse 11, 3001 Bern
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mail-
adresse und Telefonnummer) / Personne de contact (pré-
nom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de
téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, fun-
zione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Olivier Bayard, Fachspezialist Public Affairs, olivier.bayard@bls.ch, +41 58 327 29 11

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene. Die BLS begrüsst ausdrücklich, dass mit dem Verordnungsentwurf eine Lösung vorliegt, welche durch übergeordnete Reduktionen über vier Eskalationsstufen eine teilweise Aufrechterhaltung des Personen- und Güterverkehrs im Falle einer Strommangellage ermöglicht. 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 (vgl. Antwortformular).

Aus Sicht BLS sind Güter- wie auch Personenverkehr gleichermaßen relevant für die Aufrechterhaltung der Landesversorgung. Auch die Logistik funktioniert nicht ohne Personal. Im Falle einer Einstellung des gesamten Personenverkehrs droht eine Überlastung des Strassennetzes und die Grundversorgung der Schweizer Bevölkerung mit Mobilität kann nicht mehr sichergestellt werden. Wir stützen in diesem Punkt den vorliegenden Vernehmlassungsentwurf, der von einer generellen Priorisierung des Güterverkehrs im Falle einer Strommangellage absieht.

Für Fragen stehen wir zur Verfügung und danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 2, Abs. 2	<p><u>Geltungsbereich</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Sie gilt zudem für Verbrauchsstätten, die der Versorgung dienen von:</i></p> <p>a. zugehörigen Infrastrukturen, die zur Gewährleistung des Betriebs im Personen- und im Güterverkehr oder für den Unterhalt der Infrastrukturen erforderlich sind;</p> <p>b. zugehörigen Baustellen, die zur Gewährleistung des Personen- und des Güterverkehrs erforderlich sind.</p>	<p>Mit den Formulierungen «Infrastrukturen zur Gewährleistung des Betriebs im Personen- und Güterverkehr» sowie «Baustellen zur Gewährleistung des Betriebs» entsteht eine enge, auf unmittelbare Kausalität zielendes Verständnis.</p> <p>Dies entspricht <u>nicht</u> der Intention des Bewirtschaftungsmodells; dieses zielte von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV. Eine Gesamtlösung, die auch Büros des nicht betriebsnotwendigen Personals oder Werkstätten für den Umbau von Rollmaterial oder Baustellen für die Erweiterung der Transportinfrastruktur umfasst. Um ein Durcheinander bzw. eine Überlagerung von unterschiedlichen Bewirtschaftungsregimes zu vermeiden, ebenso Folgeschäden im öV aufgrund ungenutzter Intervalle.</p> <p>In den Erläuterungen kommt dies gut zum Ausdruck, nicht aber in der aktuellen Fassung des Verordnungsentwurfs.</p>
Art. 2, Abs. 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Sie gilt nicht für:</i></p> <p>Verbrauchsstätten, die nicht zur Gewährleistung von Angeboten mit Erschließungsfunktion erforderlich sind der Versorgung von Angeboten ohne Erschließungsfunktion sowie zugehörigen Infrastrukturen dienen;</p>	<p>Mit der gleichen Begründung wie Änderungsantrag zu Art. 2, Abs. 2.</p>
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<p><u>Reduktion des Personenverkehrs</u></p> <p>In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen.</p>	<p>Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
	<p>Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen:</p> <p>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des öV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</p>	
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 1	<p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>[...] Die zusätzlichen Transportleistungen in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag stellen sicher, dass mit einer Taktverdichtung die Anzahl der täglichen Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler bewältigt werden kann. [...]</i></p>	Der Schulverkehr bildet ein eigenes wichtiges Segment, das nicht mit den (Berufs-)Pendler:innen zusammengefasst werden soll.
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 2	Änderungsantrag:	Wie empfehlen, diesbezüglich den in der Branche verwendeten Begriff zu verwenden.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
	Verstärkungsmodule oder Mehrfachkompositionen traktio- nen werden dabei reduziert.	
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 3	Änderungsantrag: [...] Weitere mögliche Massnahmen sind die Einstellung des Nachtnetzes (nur bei starker Beschränkung des Nacht- lebens) und der Ersatz verkürzte Betriebszeiten der Tram- und Trolleybus-Linien und deren Ersatz mit Diesel- bussen. [...]	Anpassung an Konzept öV Strasse Auf verkürzte Betriebszeiten wird in den Erläuterungen separ- rat eingegangen. Diese betreffen das gesamte Angebot des öV Strasse.
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 3	Änderungsantrag: [...] Es liegen Konzepte sowohl für die Schiene als auch den Regionalen Busverkehr (RPV) auf der Strasse die regionalen Buslinien sowie den Stadt- und Ortsverkehr vor. [...]	Präzisierung bzw. terminologische Berichtigung.
Art. 5, Abs. 3	<u>Information und Koordination</u> Änderungsantrag: Bund und Kantone tragen informieren die Öffentlichkeit über die in ihrem Zuständigkeitsbereich mittels flankieren- der Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportie- render Personen bei und informieren die Öffentlichkeit. Dazu gehören die aktive Kommunikation absehbarer Transportengpässe sowie die Änderungen der Stun- denpläne von Schulen auf der Sekundarstufe II und der Tertiärstufe.	Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.
Art. 5 – Erläuterungen zu flan- kierenden Massnahmen	Änderungsantrag:	Präzisierung bzw. terminologische Berichtigung.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
	<p><i>Dabei sind die Stundenplananpassungen an den für die betreffende Periode geltenden, entsprechend der getroffenen Bewirtschaftungsmassnahmen angepassten Fahrplänen (RPV/Ortsverkehr regionale Buslinien sowie Stadt- und Ortsverkehr) auszurichten.</i></p>	
Art. 6 – Erläuterungen	<p><u>Aufgaben der Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Um sicherzustellen, dass die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Schiene und, Strasse, Schiffahrt und Seilbahnen) sowie Gütertransportunternehmen auf der Schiene von der allgemeinen Kontingentierung für Grossverbraucher ausgenommen sind, müssen diese ihre 50 Hz-Messpunkte, welche unter das Bewirtschaftungsmodell fallen, bezeichnen und melden (Deklaration). [...] Die Umsetzung dieser Vorgabe wird durch die Organisation zur Systemführung SBB für alle betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen (Schiene und Strasse) sichergestellt.</i></p>	Präzisierung entsprechend dem Geltungsbereich, vermeiden von Redundanz.
Art. 8	<p><u>Vollzug</u></p> <p>Ergänzungsantrag, neuer Absatz:</p> <p><i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung sicher.</i></p>	Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im öV geltenden Vollzug; die BVOöV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.

De: _BWL-Energie
Envoyé: Dienstag, 9. Januar 2024 16:24
À: _BWL-Energie
Objet: Cars Ballestraz

De : [REDACTED]
Envoyé : Dienstag, 3. Oktober 2023 10:19
À : _BWL-Energie <energie@bwl.admin.ch>
Objet : Consultation énergie.

Madame, monsieur,

Nous avons bien reçu votre courriel se rapportant à l'énergie.
En ce moment, nous n'avons plus d'activité dans les transports publics.
Nous vous prions de bien vouloir supprimer notre adresse mail de vos fichiers.

Avec nos meilleures salutations.

Les Cars Ballestraz Fils SA
BallestrazJean - Mary

Cars Ballestraz SA
Rue des Etreys 14
CH-3979 Grône
027 458 21 51

info@ballestraz.ch
www.ballestraz.ch



Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
Bernastrasse 28
3003 Bern

Per E-Mail an: energie@bwl.admin.ch

Datum 11. Januar 2024
Ihre Nachricht
Kontaktperson Daniela Walker
E-Mail daniela.walker@post.ch
Direktwahl +41 58 341 10 35

Vernehmlassung zur Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme betreffend die titelgenannte Verordnung. Als Systemführerin im Bereich Strassen-öV unterstützen wir den Verordnungsentwurf, da er die erforderlichen Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV enthält.

Gemeinsam mit der SBB und dem Verband öffentlicher Verkehr haben wir eine Stellungnahme erarbeitet, die der VöV am 10.11.2023 eingereicht hat. Diese unterstützen wir in allen Punkten.

Hervorheben möchten wir, dass eine Reduktion des Angebots nur möglich ist, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird. 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. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und auf geplante Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen danken wir Ihnen. Bei Rückfragen können Sie sich gerne an Daniela Walker (daniela.walker@post.ch) wenden.

Freundliche Grüsse

PostAuto AG

Christa Hostettler
Leiterin Markt und Kunden
Mitglied der Geschäftsleitung

Andreas Biedermann
Leiter Digitalisierung und Services
Mitglied der Geschäftsleitung

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
Adresse / Indirizzo	Verband öffentlicher Verkehr Dählhölzliweg 6 3000 Bern 6
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	Bern, 10. November 2023 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Bernhard Adamek, Vizedirektor, bernhard.adamek@voev.ch, +41 79 367 36 52

Daniel Gerber, Leiter VöV-Arbeitsgruppe "Strommangellage im öV", daniel.gerber@sbb.ch, +41 79 610 18 86

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Wir begrüßen sehr, dass für den öffentlichen Verkehr inkl. Güterverkehr (öV) eine effektive Lösung gefunden und bis zu diesem Verordnungsentwurf konkretisiert werden konnte.

Der Verordnungsentwurf enthält grundsätzlich die erforderlichen «technischen» Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV. Damit auch für spätere Jahre eine robuste Anwendung sichergestellt ist, besteht Verbesserungsbedarf insb. in den folgenden drei Bereichen, die wir in den Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln begründen und weiter ausführen.

1. Der Geltungsbereich ist zu eng gefasst, das Bewirtschaftungsmodell öV zielte von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV.
2. In den Erläuterungen und teilweise im Verordnungsentwurf wurde auf für das Gesamtverständnis wichtige Hinweise und Informationen verzichtet, die im Falle einer Krise den unter Druck handelnden Stellen fehlen werden. Dies betrifft vor allem die Steuerung bzw. Beeinflussung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr, was bei Angebotsreduktionen im öV entscheidend ist und die grösste Herausforderung darstellt.

Zu beachten ist hierbei, dass **Reduktionen im öV-Angebot nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität** erfolgen können und folglich parallel zu den Bewirtschaftungsmassnahmen flankierende Massnahmen zur Reduktion der Mobilität erforderlich sind:

- Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.
- 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.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplante Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Es muss sichergestellt werden, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der entsprechenden Massnahmen abzuschätzen, auch weil das eigentliche Krisenmanagement nicht durch das mit dem öV vertraute BAV geschehen wird. Aus diesem Grund darf die Verordnung sich nicht nur auf legalistische Vorgaben beschränken, sondern muss auch weitere Aspekte wie “flankierende Massnahmen” berücksichtigen.

3. Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs müssen so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen. Diese Priorisierung weicht von der im Normalfall geltenden Gleichbehandlungsregel des Personen- und Güterverkehrs ab, wie sie für Ereignisse und Fälle von Beeinträchtigungen rechtlich festgelegt ist. Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung notwendig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 2, Abs. 2	<p><u>Geltungsbereich</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p>Sie gilt zudem für Verbrauchsstätten, die der Versorgung dienen von:</p> <p>a. zugehörigen Infrastrukturen, die zur Gewährleistung des Betriebs im Personen- und im Güterverkehr oder für den Unterhalt der Infrastrukturen erforderlich sind;</p> <p>b. zugehörigen Baustellen, die zur Gewährleistung des Personen- und des Güterverkehrs erforderlich sind.</p>	<p>Mit den Formulierungen «Infrastrukturen zur Gewährleistung des Betriebs im Personen- und Güterverkehr» sowie «Baustellen zur Gewährleistung des Betriebs» entsteht eine enge, auf unmittelbare Kausalität zielendes Verständnis.</p> <p>Dies entspricht <u>nicht</u> der Intention des Bewirtschaftungsmodells; dieses zielte von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV. Eine Gesamtlösung, die auch Büros des nicht betriebsnotwendigen Personals oder Werkstätten für den Umbau von Rollmaterial oder Baustellen für die Erweiterung der Transportinfrastruktur umfasst. Um ein Durcheinander bzw. eine Überlagerung von unterschiedlichen Bewirtschaftungsregimes zu vermeiden, ebenso Folgeschäden im öV aufgrund ungenutzter Intervalle.</p> <p>In den Erläuterungen kommt dies gut zum Ausdruck, nicht aber in der aktuellen Fassung des Verordnungsentwurfs.</p>
Art. 2, Abs. 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Sie gilt nicht für:</p> <p>a. Verbrauchsstätten, die nicht zur Gewährleistung von Angeboten mit Erschliessungsfunktion erforderlich sind der Versorgung von Angeboten ohne Erschliessungsfunktion sowie zugehörigen Infrastrukturen dienen;</p>	<p>Mit der gleichen Begründung wie Änderungsantrag zu Art. 2, Abs. 2.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<p><u>Reduktion des Personenverkehrs</u></p> <p>In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen.</p> <p>Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen:</p> <p><i>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des öV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</i></p>	Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 1	<p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>[...] Die zusätzlichen Transportleistungen in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag stellen sicher, dass mit einer Taktverdichtung die Anzahl der täglichen Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler bewältigt werden kann. [...]</i></p>	Der Schulverkehr bildet ein eigenes wichtiges Segment, das nicht mit den (Berufs-)Pendler:innen zusammengefasst werden soll.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 2	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Verstärkungsmodule oder Mehrfachkompositionen</i> traktionen werden dabei reduziert.</p>	<p>Wie empfohlen, diesbezüglich den in der Branche verwendeten Begriff zu verwenden.</p>
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>[...] Weitere mögliche Massnahmen sind die Einstellung des Nachtnetzes (nur bei starker Beschränkung des Nachtlebens) und der Ersatz verkürzte Betriebszeiten der Tram- und Trolleybus-Linien und deren Ersatz mit Dieselnbussen. [...]</p>	<p>Anpassung an Konzept öV Strasse</p> <p>Auf verkürzte Betriebszeiten wird in den Erläuterungen separat eingegangen. Diese betreffen das gesamte Angebot des öV Strasse.</p>
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>[...] Es liegen Konzepte sowohl für die Schiene als auch den Regionalen Busverkehr (RPV) auf der Strasse <i>die regionalen Buslinien</i> sowie den Stadt- und Ortsverkehr vor. [...]</p>	<p>Präzisierung bzw. terminologische Berichtigung.</p>
Art. 4	<p><u>Reduktion des Güterverkehrs</u></p> <p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</i></p>	<p>Im Normalfall sind der Personenverkehr und der Güterverkehr bei Ereignissen und Beeinträchtigungen rechtlich gleichgestellt. Davon wird im Bewirtschaftungsmodell gezielt und im Sinne der Versorgung des Landes abgewichen.</p> <p>Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung nötig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesst sich aus Artikel 4 so wie dieser zurzeit geschrieben ist, nicht automatisch und kann im bisherigen Text leicht übersehen werden.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4 – Erläuterungen	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Deshalb sollen die Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen.</i></p>	<p>Ergänzend zum Begriff «Landesversorgung», der in Bezug zur Versorgung mit lebenswichtigen Gütern steht, soll analog zum Transitgüterverkehr auch die allgemeine Versorgungsfunktion des Güterverkehrs benannt werden.</p>
Art. 5, Abs. 3	<p><u>Information und Koordination</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Bund und Kantone tragen informieren die Öffentlichkeit über die in ihrem Zuständigkeitsbereich mittels flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierender 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.</i></p>	<p>Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.</p>
Art. 5 – Erläuterungen zu flankierenden Massnahmen	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Dabei sind die Stundenplananpassungen an den für die betreffende Periode geltenden, entsprechend der getroffenen Bewirtschaftungsmassnahmen angepassten Fahrplänen (RPV/Ortsverkehr regionale Buslinien sowie Stadt- und Ortsverkehr) auszurichten.</i></p>	<p>Präzisierung bzw. terminologische Berichtigung.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 6 – Erläuterungen	<p><u>Aufgaben der Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Um sicherzustellen, dass die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Schiene und, Strasse, Schifffahrt und Seilbahnen) sowie Gütertransportunternehmen auf der Schiene von der allgemeinen Kontingentierung für Grossverbraucher ausgenommen sind, müssen diese ihre 50 Hz-Messpunkte, welche unter das Bewirtschaftungsmodell fallen, bezeichnen und melden (Deklaration). [...] Die Umsetzung dieser Vorgabe wird durch die Organisation zur Systemführung SBB für alle betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen (Schiene und Strasse) sichergestellt.</i></p>	Präzisierung entsprechend dem Geltungsbereich, vermeiden von Redundanz.
Art. 8	<p><u>Vollzug</u></p> <p>Ergänzungsantrag, neuer Absatz:</p> <p><i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung sicher.</i></p>	Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im öV geltenden Vollzug; die BVOöV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.

Office fédéral pour
l’approvisionnement économique du
pays
Bernastrasse 28
3003 Berne

Martigny, le 17 janvier 2024

Prise de position concernant la consultation relative à l’ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d’énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner l’opportunité de prendre position sur l’ordonnance citée en titre. RegionAlps tient à saluer le fait qu’avec le présent projet d’ordonnance, une solution efficace ait pu être trouvée pour les transports publics en cas de pénurie d’électricité.

RegionAlps soutient en principe le projet d’ordonnance dans la mesure où il prévoit les éléments et les scénarios nécessaires à la réduction exceptionnelle des besoins en électricité dans les transports publics.

En tant que membre de l’UTP intéressé à une mise en œuvre robuste et pragmatique, RegionAlps soutient les propositions d’amélioration rédigées par l’UTP : Le formulaire de prise de position daté du 10 novembre 2023 et la lettre d’accompagnement de 4 décembre 2023 annexés au présent document. RegionAlps soutient l’intégralité des propositions énoncées.

RegionAlps soutient en particulier la mise en œuvre de mesures de réduction de la mobilité adaptées et synchronisées aux exigences de réduction de l’offre de transport.

Nous vous remercions de bien vouloir prendre cette prise de position en considération. Nous restons à votre entière disposition pour tout complément d’information.

Avec nos cordiales salutations

A handwritten signature in blue ink, reading "Yves Marclay".

Yves Marclay
Directeur

Annexes:

- Formulaire de réponse de l’UTP
- Prise de position de l’UTP concernant la consultation relative à l’ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d’énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Union des transports publics (UTP)
Adresse / Indirizzo	Union des transports publics Dählhölzliweg 6 3000 Berne 6
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	Berne, le 10 novembre 2023 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Bernhard Adamek, vice-directeur, bernhard.adamek@voev.ch, +41 79 367 36 52

Daniel Gerber, responsable du groupe de travail de l'UTP «Pénurie d'électricité dans les TP»
daniel.gerber@sbb.ch, +41 79 610 18 86

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Nous nous réjouissons qu'une solution efficace ait pu être trouvée pour les transports publics, y compris le transport de marchandises, et concrétisée jusqu'à ce projet d'ordonnance.

Le projet d'ordonnance contient en principe les éléments « techniques » et les scénarios nécessaires à la réduction exceptionnelle des besoins en électricité dans les transports publics. Pour garantir une mise en œuvre robuste dans les années qui suivent, certaines améliorations s'avèrent toutefois utiles. C'est en particulier le cas pour les trois domaines ci-après que nous présentons et justifions spécifiquement dans les remarques portant sur les différents articles.

1. Le champ d'application est trop restreint. Le modèle de gestion des transports publics visait d'emblée et de manière explicite une solution globale pour les transports publics concernés par l'approvisionnement en énergie.

2. Dans le rapport explicatif et pour partie dans le projet d'ordonnance, il manque des indications et des informations importantes pour la compréhension globale, lesquelles feront défaut aux services qui opéreront sous la pression en cas de crise. Cela concerne principalement la gestion ou la modulation de la demande dans les transports publics (trafic voyageurs), un élément décisif en cas de réduction de l'offre de transports publics mais aussi le principal défi.

Il est important de noter que **les réductions de l'offre de transports publics ne peuvent intervenir qu'en aval d'un recul de la mobilité** et que, par conséquent, des mesures d'accompagnement visant à réduire la mobilité sont nécessaires parallèlement aux mesures de gestion:

- Il n'est possible de procéder à la réduction de l'offre que si le nombre de personnes à transporter peut être réduit en parallèle, au risque, sinon, de compromettre le maintien de l'ensemble du système en le surchargeant, et partant, d'empêcher un transport sûr.
- Si des restrictions sont ordonnées par les autorités, les autres conditions-cadres devront être fixées de manière à ce que les prestations des transports publics puissent être fournies dans une qualité suffisante avec les capacités encore disponibles.
- Il convient d'être particulièrement vigilant face au transport scolaire qui restera nécessaire, face au trafic de loisirs voué à évoluer dans une telle situation ainsi que face aux grandes manifestations prévues et aux pics de demande attendus.

Il est important de s'assurer que les services en charge de la gestion de crise soient en mesure d'évaluer, y compris dans les années à venir, l'ampleur des conséquences liées aux mesures correspondantes, en sachant que la gestion de crise proprement dite ne sera pas assurée par l'OFT, compétent en matière de transports publics. C'est la raison pour laquelle l'ordonnance ne doit pas se limiter à des prescriptions légales, mais également prendre en compte d'autres aspects tels que les « mesures d'accompagnement ».

3. L'offre et la fonction du transport ferroviaire de marchandises doivent être maintenues aussi longtemps que possible pour permettre l'approvisionnement de l'économie suisse, l'approvisionnement du pays et le transit des marchandises. Cette priorisation déroge à la règle d'égalité de traitement entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises appliquée en temps normal, telle que définie juridiquement pour les événements et les cas de perturbation. C'est pourquoi cette ordonnance requiert une clarification juridique selon laquelle, en cas de pénurie d'électricité, le transport de marchandises par rail aura priorité sur le transport de voyageurs.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 2, al. 2	<p><u>Champ d'application</u></p> <p>Proposition de modification:</p> <p><i>Elle s'applique également aux sites de consommation servant:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a. aux infrastructures nécessaires pour assurer l'exploitation du transport de voyageurs et de marchandises ou à l'entretien des infrastructures; b. aux chantiers nécessaires pour assurer le transport de voyageurs et de marchandises. 	<p>Les formulations «infrastructures nécessaires pour assurer l'exploitation du transport de voyageurs et de marchandises» et «chantiers nécessaires pour assurer le transport» permettent une compréhension étroite visant à établir un lien de causalité direct.</p> <p>Cela ne correspond <u>pas</u> à l'intention du modèle de gestion, lequel vise d'emblée et de manière explicite une solution globale pour les transports publics concernés par l'approvisionnement en énergie. La solution globale comprend également les bureaux du personnel non nécessaires à l'exploitation, les ateliers pour la transformation du matériel roulant ou encore les chantiers pour l'extension de l'infrastructure de transport, ce pour éviter une confusion ou un amalgame entre les différents régimes de gestion ainsi que des dommages consécutifs dans les transports publics dus aux intervalles non utilisés.</p> <p>Ce point est clairement stipulé dans le rapport explicatif, mais pas dans l'actuelle version du projet d'ordonnance.</p>
Art. 2, al. 3	<p>Proposition de modification:</p> <p><i>Elle ne s'applique pas:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a. aux sites de consommation qui ne sont pas nécessaires pour garantir des offres remplissant une fonction de desserte qui servent à l'approvisionnement d'offres sans fonction de desserte ainsi que d'infrastructures associées; 	<p>Même justification que pour la proposition de modification de l'art. 2, al. 2.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Explications d’ordre général	<p><u>Réduction du transport de voyageurs</u></p> <p>Le thème des mesures d’accompagnement visant à réduire la mobilité doit être intégré dans le rapport explicatif.</p> <p>Proposition de complément, en introduction au rapport explicatif existant:</p> <p><i>Si une gestion et, par conséquent, une réduction de la consommation d’électricité dans les TP s’avèrent nécessaires, elles devront s’accompagner de mesures (appels, restrictions, interdictions) entraînant une réduction correspondante de la mobilité ou de la demande. Une réduction de la capacité des TP sans restriction appliquée en parallèle dans d’autres domaines pourrait conduire à un effondrement du trafic, en particulier dans le trafic pendulaire et scolaire. Il faut également tenir compte du comportement compensatoire que peut adopter la population en matière de mobilité dans un contexte de crise. Pour exemple: pendant la pandémie de coronavirus, le trafic pendulaire s’est quasiment effondré, tandis que le trafic de fin de semaine a augmenté de manière significative.</i></p> <p>Les quatre niveaux suivants sont prévus pour le transport grandes lignes, le transport régional et le transport local et fixés à l’annexe 1. <i>Ils peuvent être ordonnés de manière coordonnée avec les mesures de réduction de la mobilité.</i></p>	Voir les remarques générales d’introduction.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Explications relatives au niveau 1	Proposition de complément: <i>[...] Les prestations supplémentaires de transport durant les heures de pointe de lundi à vendredi permettent d'assurer, grâce à une densification de la cadence, le transport du nombre journalier de pendulaires et d'élèves. [...]</i>	Le transport scolaire constitue un segment spécifique important qui ne doit pas être regroupé avec les pendulaires (actifs).
Art. 3 – Explications relatives au niveau 2	Proposition de modification: <i>Les modules de renfort et les véhicules à traction multiple trains à rames multiples sont à cet effet soumis à des réductions.</i>	Nous préconisons d'employer ici le terme utilisé par la branche.
Art. 3 – Explications relatives au niveau 3	Proposition de modification: <i>[...] D'autres mesures envisageables sont la suspension du réseau de nuit (uniquement en cas de restriction importante de la vie nocturne) et le remplacement la réduction de la durée d'exploitation des lignes de tramways et de trolleybus et le remplacement de ces moyens de transport par des bus diesel. [...]</i>	Adaptation du concept des TP sur route La réduction de la durée d'exploitation est traitée séparément dans le rapport explicatif. Elle concerne l'intégralité de l'offre des TP sur route.
Art. 3 – Explications relatives au niveau 3	Proposition de modification: <i>[...] Des plans sont prévus aussi bien pour le rail que pour les services de bus régionaux (transport régional de voyageurs) les lignes de bus régionales ainsi que le transport urbain et local. [...]</i>	Précision ou rectification terminologique.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4	<p><u>Réduction du transport de marchandises</u></p> <p>Proposition de complément:</p> <p><i>En cas de pénurie d'électricité, le transport de marchandises par rail est prioritaire par rapport au transport de voyageurs.</i></p>	<p>En temps normal, le trafic voyageurs et le trafic marchandises sont juridiquement traités sur un pied d'égalité en cas d'événements ou de perturbations. Le modèle de gestion déroge à cette règle de manière ciblée et au sens de l'approvisionnement du pays.</p> <p>C'est pourquoi cette ordonnance requiert une clarification juridique, selon laquelle, en cas de pénurie d'électricité, le transport de marchandises par rail aura priorité sur le transport de voyageurs. Tel qu'il est rédigé actuellement, ce principe fondamental du modèle de gestion ne découle pas automatiquement de l'article 4 et peut aisément passer inaperçu.</p>
Art. 4 – Explications	<p>Proposition de modification:</p> <p><i>L'offre et la fonction du transport ferroviaire de marchandises doivent donc être maintenues aussi longtemps que possible pour permettre</i></p> <p><i>l'approvisionnement de l'économie suisse,</i></p> <p><i>l'approvisionnement du pays et le transit des marchandises.</i></p>	<p>Pour compléter la notion d'«approvisionnement du pays» mise en lien avec l'approvisionnement en biens vitaux, il convient de citer également la fonction générale d'approvisionnement que remplit le transport de marchandises, par analogie au trafic marchandises de transit.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 5, al. 3	<p><u>Information et coordination</u></p> <p>Proposition de modification:</p> <p><i>La Confédération et les cantons contribuent, informent le public des mesures d'accompagnement prises dans leur domaine de compétence, en vue de réduire le à la réduction du nombre de personnes à transporter au moyen de mesures d'accompagnement et en informent le public. Il s'agit notamment de communiquer activement sur les pénuries de transport prévisibles et de modifier les horaires des enseignements dispensés par les écoles du degré secondaire II et du degré tertiaire.</i></p>	Voir les remarques générales d'introduction.
Art. 5 – Explications relatives aux mesures d'accompagnement	<p>Proposition de modification:</p> <p><i>Il faut à cette fin adapter modifier les horaires des cours en fonction des adaptations d'horaires prévues pour les transports pour la période en question (transport régional de voyageurs/transport local) (lignes de bus régionales ainsi que transport urbain et local).</i></p>	Précision ou rectification terminologique.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 6 – Explications	<p><u>Tâches des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises de transport</u></p> <p>Proposition de modification:</p> <p><i>Afin d'assurer que les entreprises de transports publics (par la route et par le rail par rail, par route, par bateau et par installation à câbles) et les transporteurs ferroviaires de marchandises ne soient pas soumis au contingentement général des gros consommateurs, ces entreprises ou transporteurs doivent recenser les points de mesure 50 Hz qui sont visés par le modèle de gestion et les notifier (déclaration). [...] La mise en œuvre de cette disposition est assurée par les CFF en leur qualité de gestionnaire du système pour tous les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises de transport (par le rail et par la route) concernés.</i></p>	<p>À préciser en fonction du champ d'application, éviter la redondance.</p>
Art. 8	<p><u>Exécution</u></p> <p>Proposition de complément, nouvel alinéa:</p> <p><i>L'Office fédéral des transports (OFT) assure la coordination avec les organisations chargées de la gestion de système.</i></p>	<p>Il est également impératif de préciser les modalités d'exécution en vigueur dans les transports publics; l'OGE se réfère à la LAP; ce n'est qu'indirectement par le biais du champ d'application qu'il est fait référence à l'ordonnance OCTE (future OCTSE) applicable à la coordination des transports dans l'éventualité d'événements.</p>

Public Affairs und Regulation · Hilfigerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für wirtschaftliche
Landesversorgung
3003 Bern

Per E-Mail an: energie@bwl.admin.ch

Bern, 24. November 2023

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SBB bedankt sich für die Möglichkeit, zum Entwurf der Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene Stellung nehmen zu können.

Die SBB begrüsst ausdrücklich, dass mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf für den öffentlichen Verkehr inkl. Güterverkehr (öV) im Falle einer Strommangellage eine effektive Lösung gefunden werden konnte. Für deren robuste Anwendung besteht jedoch Verbesserungsbedarf. Die SBB unterstützt vollumfänglich die in der Stellungnahme des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) aufgeführten Änderungsanträge.

Wir haben diese Änderungsanträge auch – wie von Ihnen gewünscht – in der beiliegenden Tabelle in Word-Format festgehalten.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Fragen und die weitere Konkretisierung der Verordnung sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Peter Kummer
Mitglied der Konzernleitung
Leiter Infrastruktur

Luca Arnold
Leiter Regulation und Internationales

Beilage: Antwortformular

Kopie an: - Gery Balmer, BAV, Stv. Direktor, Abteilungschef Politik
- Guido Vasella, GS UVEK, Leiter Direktionsstab Bundesnahe Unternehmen

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	SBB CFF FFS
Adresse / Indirizzo	Hilfikerstrasse 1 3000 Bern 65
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	Bern, 24 . November 2023

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Daniel Gerber, daniel.gerber@sbb.ch, +41 79 610 18 86

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Wir begrüßen sehr, dass für den öffentlichen Verkehr inkl. Güterverkehr (öV) eine effektive Lösung gefunden und bis zu diesem Verordnungsentwurf konkretisiert werden konnte.

Der Verordnungsentwurf enthält grundsätzlich die erforderlichen «technischen» Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV. Damit auch für spätere Jahre eine robuste Anwendung sichergestellt ist, besteht Verbesserungsbedarf insb. in den folgenden drei Bereichen, die wir in den Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln begründen und weiter ausführen.

1. Der Geltungsbereich ist zu eng gefasst, das Bewirtschaftungsmodell öV zielte von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV.
2. In den Erläuterungen und teilweise im Verordnungsentwurf wurde auf für das Gesamtverständnis wichtige Hinweise und Informationen verzichtet, die im Falle einer Krise den unter Druck handelnden Stellen fehlen werden. Dies betrifft vor allem die Steuerung bzw. Beeinflussung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr, was bei Angebotsreduktionen im öV entscheidend ist und die grösste Herausforderung darstellt.

Zu beachten ist hierbei, dass **Reduktionen im öV-Angebot nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität** erfolgen können und folglich parallel zu den Bewirtschaftungsmassnahmen flankierende Massnahmen zur Reduktion der Mobilität erforderlich sind:

- Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.
- 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.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplante Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Es muss sichergestellt werden, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der entsprechenden Massnahmen abzuschätzen, auch weil das eigentliche Krisenmanagement nicht durch das mit dem öV vertraute BAV geschehen wird. Aus diesem Grund darf die Verordnung sich nicht nur auf legalistische Vorgaben beschränken, sondern muss auch weitere Aspekte wie “flankierende Massnahmen” berücksichtigen.

3. Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs müssen so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen. Diese Priorisierung weicht von der im Normalfall geltenden Gleichbehandlungsregel des Personen- und Güterverkehrs ab, wie sie für Ereignisse und Fälle von Beeinträchtigungen rechtlich festgelegt ist. Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung notwendig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 2, Abs. 2	<p><u>Geltungsbereich</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p>Sie gilt zudem für Verbrauchsstätten, die der Versorgung dienen von:</p> <p>a. zugehörigen Infrastrukturen, die zur Gewährleistung des Betriebs im Personen- und im Güterverkehr oder für den Unterhalt der Infrastrukturen erforderlich sind;</p> <p>b. zugehörigen Baustellen, die zur Gewährleistung des Personen- und des Güterverkehrs erforderlich sind.</p>	<p>Mit den Formulierungen «Infrastrukturen zur Gewährleistung des Betriebs im Personen- und Güterverkehr» sowie «Baustellen zur Gewährleistung des Betriebs» entsteht eine enge, auf unmittelbare Kausalität zielendes Verständnis.</p> <p>Dies entspricht <u>nicht</u> der Intention des Bewirtschaftungsmodells; dieses zielte von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV. Eine Gesamtlösung, die auch Büros des nicht betriebsnotwendigen Personals oder Werkstätten für den Umbau von Rollmaterial oder Baustellen für die Erweiterung der Transportinfrastruktur umfasst. Um ein Durcheinander bzw. eine Überlagerung von unterschiedlichen Bewirtschaftungsregimes zu vermeiden, ebenso Folgeschäden im öV aufgrund ungenutzter Intervalle.</p> <p>In den Erläuterungen kommt dies gut zum Ausdruck, nicht aber in der aktuellen Fassung des Verordnungsentwurfs.</p>
Art. 2, Abs. 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Sie gilt nicht für:</p> <p>a. Verbrauchsstätten, die nicht zur Gewährleistung von Angeboten mit Erschliessungsfunktion erforderlich sind der Versorgung von Angeboten ohne Erschliessungsfunktion sowie zugehörigen Infrastrukturen dienen;</p>	<p>Mit der gleichen Begründung wie Änderungsantrag zu Art. 2, Abs. 2.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<p><u>Reduktion des Personenverkehrs</u></p> <p>In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen.</p> <p>Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen:</p> <p><i>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des öV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</i></p>	Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 1	<p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>[...] Die zusätzlichen Transportleistungen in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag stellen sicher, dass mit einer Taktverdichtung die Anzahl der täglichen Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler bewältigt werden kann. [...]</i></p>	Der Schulverkehr bildet ein eigenes wichtiges Segment, das nicht mit den (Berufs-)Pendler:innen zusammengefasst werden soll.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 2	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Verstärkungsmodule oder Mehrfachkompositionen</i> traktionen werden dabei reduziert.</p>	<p>Wie empfehlen, diesbezüglich den in der Branche verwendeten Begriff zu verwenden.</p>
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>[...] Weitere mögliche Massnahmen sind die Einstellung des Nachtnetzes (nur bei starker Beschränkung des Nachtlebens) und der Ersatz verkürzte Betriebszeiten der Tram- und Trolleybus-Linien und deren Ersatz mit Diesebussen. [...]</p>	<p>Anpassung an Konzept öV Strasse</p> <p>Auf verkürzte Betriebszeiten wird in den Erläuterungen separat eingegangen. Diese betreffen das gesamte Angebot des öV Strasse.</p>
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>[...] Es liegen Konzepte sowohl für die Schiene als auch den Regionalen Busverkehr (RPV) auf der Strasse <i>die regionalen Buslinien</i> sowie den Stadt- und Ortsverkehr vor. [...]</p>	<p>Präzisierung bzw. terminologische Berichtigung.</p>
Art. 4	<p><u>Reduktion des Güterverkehrs</u></p> <p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</i></p>	<p>Im Normalfall sind der Personenverkehr und der Güterverkehr bei Ereignissen und Beeinträchtigungen rechtlich gleichgestellt. Davon wird im Bewirtschaftungsmodell gezielt und im Sinne der Versorgung des Landes abgewichen.</p> <p>Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung nötig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesst sich aus Artikel 4 so wie dieser zurzeit geschrieben ist, nicht automatisch und kann im bisherigen Text leicht übersehen werden.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4 – Erläuterungen	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Deshalb sollen die Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen.</i></p>	<p>Ergänzend zum Begriff «Landesversorgung», der in Bezug zur Versorgung mit lebenswichtigen Gütern steht, soll analog zum Transitgüterverkehr auch die allgemeine Versorgungsfunktion des Güterverkehrs benannt werden.</p>
Art. 5, Abs. 3	<p><u>Information und Koordination</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Bund und Kantone tragen informieren die Öffentlichkeit über die in ihrem Zuständigkeitsbereich mittels flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierender 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.</i></p>	<p>Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.</p>
Art. 5 – Erläuterungen zu flankierenden Massnahmen	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Dabei sind die Stundenplananpassungen an den für die betreffende Periode geltenden, entsprechend der getroffenen Bewirtschaftungsmassnahmen angepassten Fahrplänen (RPV/Ortsverkehr) regionale Buslinien sowie Stadt- und Ortsverkehr) auszurichten.</i></p>	<p>Präzisierung bzw. terminologische Berichtigung.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 6 – Erläuterungen	<p><u>Aufgaben der Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Um sicherzustellen, dass die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Schiene und, Strasse, Schifffahrt und Seilbahnen) sowie Gütertransportunternehmen auf der Schiene von der allgemeinen Kontingentierung für Grossverbraucher ausgenommen sind, müssen diese ihre 50 Hz-Messpunkte, welche unter das Bewirtschaftungsmodell fallen, bezeichnen und melden (Deklaration). [...] Die Umsetzung dieser Vorgabe wird durch die Organisation zur Systemführung SBB für alle betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen (Schiene und Strasse) sichergestellt.</i></p>	Präzisierung entsprechend dem Geltungsbereich, vermeiden von Redundanz.
Art. 8	<p><u>Vollzug</u></p> <p>Ergänzungsantrag, neuer Absatz:</p> <p><i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung sicher.</i></p>	Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im öV geltenden Vollzug; die BVOöV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Schweizerische Südostbahn AG
Adresse / Indirizzo	Bahnhofplatz 1a 9001 St. Gallen
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	10.01.2024, Peter Häberli (P&O-QRSU-L) / Thomas Meier (T-BP-TP-L)

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mail-
adresse und Telefonnummer) / Personne de contact (pré-
nom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de
téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, fun-
zione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Thomas Meier

Leiter Transportplanung (T-BP-TP-L)

thomas.meier@sob.ch

Tel +41 58 580 73 90

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Keine Ergänzungen. Wir unterstützen die Branchenstellungnahme des VöV.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Keine Ergänzung	-	-

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Società di Navigazione del Lago di Lugano SA
Adresse / Indirizzo	Viale Castagnola 12, 6900 Lugano
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	 Lugano 03/10/23

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Gabriel Ramos, Responsabile progetti Strategici, gabriel.ramos@lakelugano.ch ,
091 222 11 11 o 091 222 11 10

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

In generale, le fasi proposte sono ben definite. Tuttavia, alla luce del nostro attuale progetto di rinnovamento della flotta, è essenziale tenere conto di tali considerazioni. Dobbiamo discutere internamente se sia opportuno mantenere alcune imbarcazioni con motorizzazione Diesel, in previsione della possibile implementazione di queste misure. Se questo fosse il caso, sarebbe fondamentale che UFT/La Confederazione continui a garantire un sostegno finanziario per i carburanti fossili. Dal documento fornito, non è evidente la durata di ciascuna fase, con l'eccezione della fase 3 che specifica un periodo di 3-4 settimane. Sarebbe pertanto essenziale ricevere dall'UFT indicazioni chiare riguardo alla struttura gerarchica da adottare in tali circostanze e le tempistiche. Rimane molto importante conoscere le tempistiche dato che, si avrebbe un notevole impatto sull'operatività e su eventuali diminuzioni del turismo, vitale per la nostra società.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
art.3	Definire tempistiche di ogni fase	
art.3	Definire lead regionale e metodo di comunicazione	



Département fédéral de l'économie, de
la formation et de la recherche DEFR
Office fédéral pour l'approvisionnement
économique du pays OFAE
Bernastrasse 28
3003 Berne
energie@bwl.admin.ch

Grand-Lancy, le 16 janvier 2024

Exploitation
Marc Châtelain
Directeur Exploitation
T. +41 22 308 34 21
Chatelain.Marc@tpg.ch

N/réf. : TW/MCH/718'065

Participation à la consultation des milieux intéressés au sujet
de l'ordonnance sur les mesures visant à réduire la
consommation d'énergie électrique dans le transport de
voyageurs et le fret ferroviaire

Madame, Monsieur,

Nous avons bien reçu votre courriel du 28 juin dernier concernant le lancement de la consultation en
objet. Votre correspondance a retenu notre plus grande attention.

Nous vous confirmons, par la présente, que nous partageons votre position et que nous n'avons
aucune remarque à faire valoir dans le cadre de cette consultation.

Nous restons bien entendu à votre entière disposition pour tout complément d'information qui vous
serait nécessaire.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre parfaite considération.

Marc Châtelain
Directeur Exploitation

Thierry Wagenknecht
Directeur Technique

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Verkehrsbetriebe Biel
Adresse / Indirizzo	Bözingenstrasse 78 2501 Biel
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	Biel, 3.10.23 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mail-
adresse und Telefonnummer) / Personne de contact (pré-
nom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de
téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, fun-
zione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Christine Maier
Direktorin
christine.maier@vb-tpb.ch
Tel: 076 356 3565534

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Wir unterstützen die geplante Verordnung zur Bewirtschaftung öV und Schienengüterverkehr im Falle einer Strommangellage und die 4 vorgeschlagenen Eskalationsstufen für den öV.

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	VBZ, Verkehrsbetriebe Zürich
Adresse / Indirizzo	Luggwegstrasse 65 8048 Zürich
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	Zürich, 27.11.2023 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Björn Kaiser
Leiter Sicherheit Umwelt & Qualität
bjorn.kaiser@vbz.ch
044 411 59 29

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Die Verkehrsbetriebe Zürich bedanken sich für die Möglichkeit, zu dieser wichtigen Verordnung Stellung nehmen zu können.

Wir als VBZ unterstützen vollumfänglich die Branchenstellungnahme des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV). Seitens VBZ gibt es keine weiteren Bemerkungen oder Hinweise.

Beilagen:

- Antwortformular VöV
- Begleitschreiben VöV

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
Adresse / Indirizzo	Verband öffentlicher Verkehr Dählhölzliweg 6 3000 Bern 6
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	Bern, 10. November 2023 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Bernhard Adamek, Vizedirektor, bernhard.adamek@voev.ch, +41 79 367 36 52

Daniel Gerber, Leiter VöV-Arbeitsgruppe "Strommangellage im öV", daniel.gerber@sbb.ch, +41 79 610 18 86

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Wir begrüßen sehr, dass für den öffentlichen Verkehr inkl. Güterverkehr (öV) eine effektive Lösung gefunden und bis zu diesem Verordnungsentwurf konkretisiert werden konnte.

Der Verordnungsentwurf enthält grundsätzlich die erforderlichen «technischen» Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV. Damit auch für spätere Jahre eine robuste Anwendung sichergestellt ist, besteht Verbesserungsbedarf insb. in den folgenden drei Bereichen, die wir in den Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln begründen und weiter ausführen.

1. Der Geltungsbereich ist zu eng gefasst, das Bewirtschaftungsmodell öV zielte von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV.
2. In den Erläuterungen und teilweise im Verordnungsentwurf wurde auf für das Gesamtverständnis wichtige Hinweise und Informationen verzichtet, die im Falle einer Krise den unter Druck handelnden Stellen fehlen werden. Dies betrifft vor allem die Steuerung bzw. Beeinflussung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr, was bei Angebotsreduktionen im öV entscheidend ist und die grösste Herausforderung darstellt.

Zu beachten ist hierbei, dass **Reduktionen im öV-Angebot nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität** erfolgen können und folglich parallel zu den Bewirtschaftungsmassnahmen flankierende Massnahmen zur Reduktion der Mobilität erforderlich sind:

- Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.
- 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.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplante Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Es muss sichergestellt werden, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der entsprechenden Massnahmen abzuschätzen, auch weil das eigentliche Krisenmanagement nicht durch das mit dem öV vertraute BAV geschehen wird. Aus diesem Grund darf die Verordnung sich nicht nur auf legalistische Vorgaben beschränken, sondern muss auch weitere Aspekte wie “flankierende Massnahmen” berücksichtigen.

3. Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs müssen so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen. Diese Priorisierung weicht von der im Normalfall geltenden Gleichbehandlungsregel des Personen- und Güterverkehrs ab, wie sie für Ereignisse und Fälle von Beeinträchtigungen rechtlich festgelegt ist. Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung notwendig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 2, Abs. 2	<p><u>Geltungsbereich</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p>Sie gilt zudem für Verbrauchsstätten, die der Versorgung dienen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. zugehörigen Infrastrukturen, die zur Gewährleistung des Betriebs im Personen- und im Güterverkehr oder für den Unterhalt der Infrastrukturen erforderlich sind; b. zugehörigen Baustellen, die zur Gewährleistung des Personen- und des Güterverkehrs erforderlich sind. 	<p>Mit den Formulierungen «Infrastrukturen zur Gewährleistung des Betriebs im Personen- und Güterverkehr» sowie «Baustellen zur Gewährleistung des Betriebs» entsteht eine enge, auf unmittelbare Kausalität zielendes Verständnis.</p> <p>Dies entspricht <u>nicht</u> der Intention des Bewirtschaftungsmodells; dieses zielte von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV. Eine Gesamtlösung, die auch Büros des nicht betriebsnotwendigen Personals oder Werkstätten für den Umbau von Rollmaterial oder Baustellen für die Erweiterung der Transportinfrastruktur umfasst. Um ein Durcheinander bzw. eine Überlagerung von unterschiedlichen Bewirtschaftungsregimes zu vermeiden, ebenso Folgeschäden im öV aufgrund ungenutzter Intervalle.</p> <p>In den Erläuterungen kommt dies gut zum Ausdruck, nicht aber in der aktuellen Fassung des Verordnungsentwurfs.</p>
Art. 2, Abs. 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Sie gilt nicht für:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Verbrauchsstätten, die nicht zur Gewährleistung von Angeboten mit Erschliessungsfunktion erforderlich sind der Versorgung von Angeboten ohne Erschliessungsfunktion sowie zugehörigen Infrastrukturen dienen; 	<p>Mit der gleichen Begründung wie Änderungsantrag zu Art. 2, Abs. 2.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<p><u>Reduktion des Personenverkehrs</u></p> <p>In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen.</p> <p>Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen:</p> <p><i>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des öV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</i></p>	Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 1	<p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>[...] Die zusätzlichen Transportleistungen in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag stellen sicher, dass mit einer Taktverdichtung die Anzahl der täglichen Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler bewältigt werden kann. [...]</i></p>	Der Schulverkehr bildet ein eigenes wichtiges Segment, das nicht mit den (Berufs-)Pendler:innen zusammengefasst werden soll.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 2	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Verstärkungsmodule oder Mehrfachkompositionen</i> traktionen werden dabei reduziert.</p>	<p>Wie empfohlen, diesbezüglich den in der Branche verwendeten Begriff zu verwenden.</p>
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>[...] Weitere mögliche Massnahmen sind die Einstellung des Nachtnetzes (nur bei starker Beschränkung des Nachtlebens) und der Ersatz verkürzte Betriebszeiten der Tram- und Trolleybus-Linien und deren Ersatz mit Dieselnbussen. [...]</p>	<p>Anpassung an Konzept öV Strasse</p> <p>Auf verkürzte Betriebszeiten wird in den Erläuterungen separat eingegangen. Diese betreffen das gesamte Angebot des öV Strasse.</p>
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>[...] Es liegen Konzepte sowohl für die Schiene als auch den Regionalen Busverkehr (RPV) auf der Strasse <i>die regionalen Buslinien</i> sowie den Stadt- und Ortsverkehr vor. [...]</p>	<p>Präzisierung bzw. terminologische Berichtigung.</p>
Art. 4	<p><u>Reduktion des Güterverkehrs</u></p> <p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</i></p>	<p>Im Normalfall sind der Personenverkehr und der Güterverkehr bei Ereignissen und Beeinträchtigungen rechtlich gleichgestellt. Davon wird im Bewirtschaftungsmodell gezielt und im Sinne der Versorgung des Landes abgewichen.</p> <p>Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung nötig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesst sich aus Artikel 4 so wie dieser zurzeit geschrieben ist, nicht automatisch und kann im bisherigen Text leicht übersehen werden.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4 – Erläuterungen	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Deshalb sollen die Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen.</i></p>	<p>Ergänzend zum Begriff «Landesversorgung», der in Bezug zur Versorgung mit lebenswichtigen Gütern steht, soll analog zum Transitgüterverkehr auch die allgemeine Versorgungsfunktion des Güterverkehrs benannt werden.</p>
Art. 5, Abs. 3	<p><u>Information und Koordination</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Bund und Kantone tragen informieren die Öffentlichkeit über die in ihrem Zuständigkeitsbereich mittels flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierender 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.</i></p>	<p>Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.</p>
Art. 5 – Erläuterungen zu flankierenden Massnahmen	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Dabei sind die Stundenplananpassungen an den für die betreffende Periode geltenden, entsprechend der getroffenen Bewirtschaftungsmassnahmen angepassten Fahrplänen (RPV/Ortsverkehr regionale Buslinien sowie Stadt- und Ortsverkehr) auszurichten.</i></p>	<p>Präzisierung bzw. terminologische Berichtigung.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 6 – Erläuterungen	<p><u>Aufgaben der Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Um sicherzustellen, dass die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Schiene und, Strasse, Schifffahrt und Seilbahnen) sowie Gütertransportunternehmen auf der Schiene von der allgemeinen Kontingentierung für Grossverbraucher ausgenommen sind, müssen diese ihre 50 Hz-Messpunkte, welche unter das Bewirtschaftungsmodell fallen, bezeichnen und melden (Deklaration). [...] Die Umsetzung dieser Vorgabe wird durch die Organisation zur Systemführung SBB für alle betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen (Schiene und Strasse) sichergestellt.</i></p>	Präzisierung entsprechend dem Geltungsbereich, vermeiden von Redundanz.
Art. 8	<p><u>Vollzug</u></p> <p>Ergänzungsantrag, neuer Absatz:</p> <p><i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung sicher.</i></p>	Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im öV geltenden Vollzug; die BVOöV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.

Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
Bernastrasse 28
3003 Bern

Per E-Mail an: energie@bwl.admin.ch

Bern, 10.11.2023

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme betreffend die titelgenannte Verordnung. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) begrüsst ausdrücklich, dass mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf für den öffentlichen Verkehr inkl. Güterverkehr (öV) im Falle einer Strommangellage eine effektive Lösung gefunden werden konnte.

Der VöV unterstützt grundsätzlich den Verordnungsentwurf, denn er enthält die erforderlichen Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV. Für deren robuste Anwendung besteht jedoch Verbesserungsbedarf insbesondere in folgenden drei Bereichen, die wir im beiliegenden Antwortformular spezifisch darlegen und begründen.

1. Der Geltungsbereich ist zu eng gefasst, das Bewirtschaftungsmodell öV zielte von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV.
2. In den Erläuterungen und teilweise im Verordnungsentwurf wurde auf für das Gesamtverständnis wichtige Hinweise und Informationen verzichtet, die im Falle einer Krise den unter Druck handelnden Stellen fehlen werden. **Dies betrifft vor allem die Steuerung bzw. Beeinflussung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr**, was bei Angebotsreduktionen im öV entscheidend ist und die grösste Herausforderung darstellt.

Zu beachten ist hierbei, dass **Reduktionen im öV-Angebot nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität** erfolgen können und folglich parallel zu den Bewirtschaftungsmassnahmen flankierende Massnahmen zur Reduktion der Mobilität erforderlich sind:

- Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.

- 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.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplante Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Es muss sichergestellt werden, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der entsprechenden Massnahmen abzuschätzen. Aus diesem Grund darf die Verordnung sich nicht nur auf gesetzliche Vorgaben beschränken, sondern muss auch weitere Aspekte wie "flankierende Massnahmen" berücksichtigen.

3. Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs müssen so lange wie möglich aufrecht erhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen. Diese Priorisierung weicht von der im Normalfall geltenden Gleichbehandlungsregel des Personen- und Güterverkehrs ab, wie sie für Ereignisse und Fälle von Beeinträchtigungen rechtlich festgelegt ist. **Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung notwendig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Strommangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat.**

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Fragen und die weitere Konkretisierung der Verordnung sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger
Direktor

Beilage:
- Antwortformular

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	zb Zentralbahn AG
Adresse / Indirizzo	Bahnhofstrasse 23 6362 Stansstad
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	Stansstad, 18.01.2024

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

zb Zentralbahn AG
Bahnhofstrasse 21 - CH-6362 Stansstad
+41 58 668 87 25
peter.furrer@zentralbahn.ch | zentralbahn.ch

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Die sichere Verfügbarkeit von Strom ist von zentraler Bedeutung für den öffentlichen Verkehr und den Wirtschaftsstandort Schweiz. Die Zentralbahn AG begrüßt daher die von Bund und Kantonen ergriffenen Maßnahmen, um eine mögliche Energiemangellage zu vermeiden.

Im Rahmen der Vernehmlassung zur Branchenverordnung im öffentlichen Verkehr wurde unter Beteiligung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) eine Branchenstellungnahme erstellt. Die Zentralbahn unterstützt diese Rückmeldung der Branche und ist sich der Risiken einer möglichen Energiemangellage bewusst. Das Unternehmen setzt alles daran, diese Risiken zu minimieren und somit zur Sicherstellung einer stabilen Energieversorgung beizutragen.

Weitere interessierte Kreise
Autres cercles intéressés
Altre cerchie interessate

1. Alpen-Initiative
2. CARBURA
3. Genf Flughafen
Genève Aéroport
Aeroporto di Ginevra
4. IG Detailhandel Schweiz
5. railCare AG / Coop Genossenschaft
6. Schweizerische Energie-Stiftung SES
7. Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein SIA
Société suisse des ingénieurs et architectes SIA
Società svizzera degli Ingegneri e degli architetti SIA
8. Seilbahnen Schweiz
Remontées Mécaniques Suisses
Funivie Svizzere
9. Stiftung Pusch – Praktischer Umweltschutz
10. Transfair – der Personalverband
11. Verband öffentlicher Verkehr
Association des transports publics
Unione dei trasporti pubblici
12. Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen VSE
Association des entreprises électriques suisses AES
Associazione delle aziende elettriche svizzere AES
13. Verkehrs-Club der Schweiz VCS
Association transports et environnement ATE
Associazione traffico e ambiente ATA

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Alpen-Initiative
Adresse / Indirizzo	Hellgasse 23, 6460 Altdorf
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	15.01.2023 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Fabio Gassmann
Leiter Alpenschutzpolitik
fabio.gassmann@alpeninitiative.ch
+41 41 870 97 88

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Der Verordnungsentwurf enthält grundsätzlich die erforderlichen «technischen» Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV. Damit auch für spätere Jahre eine robuste Anwendung sichergestellt ist, besteht Verbesserungsbedarf insb. in den folgenden zwei Bereichen, die wir in den Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln begründen und weiter ausführen.

1. In den Erläuterungen und teilweise im Verordnungsentwurf wurde auf für das Gesamtverständnis wichtige Hinweise und Informationen verzichtet, die im Falle einer Krise den unter Druck handelnden Stellen fehlen werden. Dies betrifft vor allem die Steuerung bzw. Beeinflussung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr, was bei Angebotsreduktionen im öV entscheidend ist und die grösste Herausforderung darstellt.

Zu beachten ist hierbei, dass **Reduktionen im öV-Angebot nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität** erfolgen können und folglich parallel zu den Bewirtschaftungsmassnahmen flankierende Massnahmen zur Reduktion der Mobilität erforderlich sind:

- Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.
- 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.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplantem Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Es muss sichergestellt werden, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der entsprechenden Massnahmen abzuschätzen, auch weil das eigentliche Krisenmanagement nicht durch das mit dem öV vertraute BAV geschehen wird. Aus diesem Grund darf die Verordnung sich nicht nur auf legalistische Vorgaben beschränken, sondern muss auch weitere Aspekte wie “flankierende Massnahmen” berücksichtigen.

2. Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs müssen so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen. Diese Priorisierung weicht von der im Normalfall geltenden Gleichbehandlungsregel des Personen- und Güterverkehrs ab, wie sie für Ereignisse und Fälle von Beeinträchtigungen rechtlich festgelegt ist. Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung notwendig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<p><u>Reduktion des Personenverkehrs</u></p> <p>In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen.</p> <p>Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen:</p> <p><i>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des öV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</i></p>	Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 1	<p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>[...] Die zusätzlichen Transportleistungen in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag stellen sicher, dass mit einer Taktverdichtung die Anzahl der täglichen Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler bewältigt werden kann. [...]</i></p>	Der Schulverkehr bildet ein eigenes wichtiges Segment, das nicht mit den (Berufs-)Pendler:innen zusammengefasst werden soll.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4	<u>Reduktion des Güterverkehrs</u> Ergänzungsantrag: <i>Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</i>	<p>Im Normalfall sind der Personenverkehr und der Güterverkehr bei Ereignissen und Beeinträchtigungen rechtlich gleichgestellt. Davon wird im Bewirtschaftungsmodell gezielt und im Sinne der Versorgung des Landes abgewichen.</p> <p>Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung nötig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesst sich aus Artikel 4 so wie dieser zurzeit geschrieben ist, nicht automatisch und kann im bisherigen Text leicht übersehen werden.</p>
Art. 5, Abs. 3	<u>Information und Koordination</u> Änderungsantrag: <i>Bund und Kantone tragen informieren die Öffentlichkeit über die in ihrem Zuständigkeitsbereich mittels flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierender 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.</i>	Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 8	Vollzug Ergänzungsantrag, neuer Absatz: <i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragen Organisationen für die Systemführung sicher.</i>	Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im öV geltenden Vollzug; die BVOöV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.

Herr Bundesrat Guy Parmalin
Eidg. Departement für Wirtschaft, Bildung und
Forschung WBF
3003 Bern

Per E-Mail: energie@bwl.admin.ch

Ihr Zeichen
Ihr Schreiben 29. September 2023

Zürich 19. Januar 2024
Bearbeiter/in Martin Rahn
Direktwahl 044 217 41 69
E-Mail martin.rahn@carbura.ch

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zur "Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene" teilnehmen zu dürfen, danken wir Ihnen bestens. CARBURA ist die Pflichtlagerorganisation für flüssige Treib- und Brennstoffe. Unser Hauptzweck ist die **Versorgungssicherheit** der Bevölkerung mit diesen wichtigen Energieträgern, die noch immer knapp die Hälfte des aktuellen Energiemixes in der Schweiz ausmachen. Die Versorgungssicherheit der Bevölkerung ist ein Auftrag aus der Verfassung und dem Bundesgesetz über die wirtschaftliche Landesversorgung (Landesversorgungsgesetz, LVG).

1. Allgemeine Anmerkungen zur Vorlage

Wir teilen die Ansicht, dass die Aufrechterhaltung des Gütertransports auf der Schiene für die Versorgung des Landes bei drohender bzw. eingetretener Strommangellage von essenzieller Bedeutung ist. **Daher begrüssen wir die** im "Bewirtschaftungsmodell öV bei Strommangellage" erarbeitete und im vorliegenden Verordnungsentwurf wiedergegebene **Massnahmenreihenfolge**. Es ist richtig und wichtig, dass Stromeinsparungen zuerst im Personenverkehr erzielt werden. Einschränkungen des Güterverkehrs sollen möglichst spät bzw. gar nicht erfolgen. Wie in den Erläuterungen (S.1) richtig erwähnt, bestehen zeitlich und räumlich eng gekoppelte Transportketten bzw. Logistiknetzwerke. Gerade im Güterverkehr reagieren diese extrem sensibel auf Störungen. Schon geringe Verzögerungen können zu Ausfällen oder mehrtägigen Verspätungen führen. Bei Strommangellagen würden sich diese rasch kumulieren und die Versorgung des Landes ernsthaft gefährden. Wir unterstützen die generelle Stossrichtung der Vorlage gemäss der Artikel 3 und 4.

Gerne nehmen wir im Folgenden zu einzelnen Artikeln Stellung:

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

Verordnungstitel

Der Verordnungstitel ist im Bezug auf den Personenverkehr zuwenig eindeutig, als nicht klar ersichtlich ist, dass es nur um den öffentlichen Personenverkehr geht (und nicht um den Individualverkehr). Ebenso kommt im Titel nicht zum Ausdruck, dass diese Verordnung nur bei einer Strommangellage in Kraft tritt.

Wir schlagen daher folgenden Titel vor:

"Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im **öffentlichen** Personenverkehr sowie im **Schiene-Güterverkehr bei Strommangellagen**"

Art. 1

Entsprechend den Anmerkungen zum Verordnungstitel wären auch hier die entsprechenden Präzisierungen vorzunehmen.

Wir schlagen folgende Formulierung vor:

"... im öffentlichen Personenverkehr (Personenverkehr) sowie im Schienen-Güterverkehr (Güterverkehr) bei Strommangellagen oder bei unmittelbar drohenden Strommangellagen."

Art. 4

Aus der Formulierung, dass der Güterverkehr zur Vermeidung von Netzabschaltungen reduziert werden kann, ergibt sich indirekt zwingend, dass eine Stelle diesen priorisieren und festlegen muss, welche Transporte eingestellt werden. Dies sollte nicht der Systemführer sein, insbesondere da dieser dann auch eine Doppelrolle von "Regulator" und "Mitbewerber" hätte. Im Anhang 2 wird - als Informationsinhalt und Nicht-Bestandteil der Verordnung - festgehalten, dass die Priorisierung der Warengruppe durch die Wirtschaftliche Landesversorgung (WL) erfolgt. In den Erläuterungen zur Verordnung wird dies weiter spezifiziert: Die Umsetzung der Priorisierung obliege dem Fachbereich Logistik der WL. Es ist schade, dass diese Information nicht Bestandteil der Verordnung ist.

Wir beantragen in der Verordnung festzuhalten, dass im Falle der Reduktion des Güterverkehrs die Priorisierung durch die Wirtschaftliche Landesversorgung erfolgt, idealerweise in einem neuen Absatz 2 zu Artikel 4. Dabei genügt es die WL als zuständige Stelle zu nennen. Die Priorisierung sollte unter Einbezug aller Fachbereiche erfolgen. Dadurch scheint die Zuordnung der Entscheidungskompetenz an den Fachbereich Logistik nicht opportun.

Anhang 1 (Ausnahme Autoverlad)

Ausnahmen von Bewirtschaftungsmassnahmen gehören in unserem Verständnis zwingend in die Verordnung (bzw. den Anhang) selbst, die blosser Nennung in Erläuterungen ist nicht angemessen.

Wir beantragen, die von Stufe 3 und 4 der personenverkehrsseitigen Massnahmen ausgenommenen "Autoverlade" (Erläuterungen, S. 4) explizit als Ausnahme in der Verordnung zu erwähnen, z.B. im Anhang 1.

Anhang 1 (Ersatz elektrischer Busse durch Dieselsebuse)

Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Elektrifizierung des öffentlichen Personenverkehrs auf der Strasse erlauben wir uns den Hinweis, dass der Ersatz von Elektro- durch Dieselsebuse künftig immer weniger möglich sein wird. Wir weisen auch ausdrücklich darauf hin, dass die entsprechende Nachschublogistik für Dieselöl zu organisieren ist bzw. dass für eine solche Situation in den Busgaragen (bzw. Betankungspunkten) immer genügend Dieselöl für solche Situationen vorrätig sein müssten. Dies spricht nicht gegen das Bewirtschaftungsmodell öV. Man muss sich aber der Grenzen der Massnahme "Dieselsebuse" bewusst sein.

Anhang 2 (Stufe 2: Priorität 1)

Bei einer Strommangellage ist es von grosser Bedeutung, dass die Reservekraftwerke so lange als möglich mit Treibstoff versorgt werden können. Dies um weitere Stromlücken zu vermeiden. Bzgl. des Aufzählungspunkts 5 (ex 4) sollte besser von Treib- und Brennstoffen gesprochen werden, da Brennstoffe per se Mineralölprodukte sind. Gängig sind die Begriffe Treib- und Brennstoffe.

Deshalb **beantragen wir** die Einführung einer zusätzlichen Priorität (neuer Punkt 3) sowie die textliche Anpassung in Punkt 5 (ex 4):

1. Medizinische Güter
2. Versorgungsmaterial der Armee
3. **Versorgung von Reservekraftwerken mit Treibstoff**
4. Lebensmittel inkl. Getreide, Futter- und Düngemittel
5. Güter des Bereiche **Treib- und Brennstoffe**
6. Brief- und Paketpostverkehre
7. Abfallentsorgung

Wir möchten abschliessend nochmals betonen, dass die vorgeschlagene Massnahmenreihenfolge unbedingt beibehalten werden muss, auch wenn sie bei Nutzern des öffentlichen Personenverkehrs zu Unmut führen könnte. Sollten die Versorgungsketten des Güterverkehrs zusammenbrechen, wäre die Zahl der Betroffenen noch bedeutend grösser. Zudem gibt es für den Gütertransport keine Alternativen wie Home Office.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Eingabe und stehen jederzeit für Rückfragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Martin B. Rahn-Hirni



Matthias Rufer

De: _BWL-Energie
Envoyé: Dienstag, 9. Januar 2024 16:14
À: _BWL-Energie
Objet: Aéroport Genève: keine Stellungnahme
Pièces jointes: Orientierungsschreiben für weitere interessierte Kreise.pdf; Antwortformular (dreisprachig).docx

Importance: Haute

De : POGET Gael <gael.poget@gva.ch>
Envoyé : Montag, 9. Oktober 2023 11:55
À : _BWL-Energie <energie@bwl.admin.ch>
Objet : TR: Verordnungsentwurf Bewirtschaftung öV und Schienengüterverkehr im Falle einer Strommangellage - Vernehmlassung der Kantone und interessierten Kreisen
Importance : Haute

Madame, Monsieur,

Genève Aéroport n'a pas de position particulière à formuler.

Avec mes salutations les meilleures

Gaël Poget

De : energie@bwl.admin.ch <energie@bwl.admin.ch>
Envoyé : vendredi, 29 septembre 2023 16:58
À : info@die-mitte.ch; info@edu-schweiz.ch; info@ensemble-a-gauche-ge.ch; vernehmlassungen@evppev.ch; info@fdp.ch; gruene@gruene.ch; schweiz@grunliberale.ch; verband@chgemeinden.ch; info@staedteverband.ch; info@sab.ch; info@economiesuisse.ch; bern@economiesuisse.ch; luc.schnurrenberger@economiesuisse.ch; info@sgv-usam.ch; verband@arbeitgeber.ch; info@sbv-usp.ch; office@sba.ch; info@sgb.ch; politik@kfmv.ch; info@travailsuisse.ch
Objet : Verordnungsentwurf Bewirtschaftung öV und Schienengüterverkehr im Falle einer Strommangellage - Vernehmlassung der Kantone und interessierten Kreisen

Ce message provient d'un expéditeur externe à Genève Aéroport

Courriel externe - Merci d'être prudent avec les liens et les pièces jointes - External email - Please be careful with links and attachments

Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene – Vernehmlassung der Kantone und weiteren interessierten Kreisen

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 29. September 2023 das WBF beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zu einer Verordnung über *Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene*, eine Vernehmlassung durchzuführen.

Die Unterlagen können über die folgende Internetadresse bezogen werden:

[Laufende Vernehmlassungen \(admin.ch\)](#)

Die Vernehmlassung dauert bis am **19. Januar 2024**.

Wir bitten Sie, Ihre Stellungnahme in das beigelegte Formular einzufügen und an folgende E-Mail-Adresse zu senden:

energie@bwl.admin.ch

Texte en français

Ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire – Consultation des cantons et des milieux intéressés

Mesdames, Messieurs,

Le 29 septembre 2023, le Conseil fédéral a chargé le Département fédéral de l'économie, de la formation et de la recherche (DEFR) de mener une consultation auprès des cantons, des partis politiques, des associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national, des associations faîtières de l'économie qui œuvrent au niveau national et d'autres milieux intéressés au sujet de l'ordonnance sur *les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire*.

Les documents sont disponibles à l'adresse suivante:

[Procédures de consultation en cours \(admin.ch\)](#)

La procédure de consultation se déroule jusqu'au **19 janvier 2024**.

Nous vous prions d'insérer votre commentaire dans le formulaire ci-joint et de l'envoyer à l'adresse électronique suivante :

energie@bwl.admin.ch

Testo in italiano

Ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario – Avvio della procedura di consultazione presso i cantoni e le cerchie interessate

Gentili Signore e Signori,

il 29 settembre 2023, il Consiglio federale ha incaricato il DEFR di svolgere una consultazione abbreviata presso i Cantoni, i partiti politici, le organizzazioni mantello nazionali dei Comuni, delle città e delle regioni di montagna nonché dell'economia e gli ambienti interessati sulle l'ordinanza *concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario*.

La documentazione relativa alla consultazione è reperibile al seguente indirizzo:

[Procedure di consultazione in corso \(admin.ch\)](#)

La procedura di consultazione terminerà il **19 gennaio 2024**.

Vogliate trasmetterci la Vostra presa di posizione nel modulo allegato e al seguente indirizzo di posta elettronica:

energie@bwl.admin.ch

Mit freundlichen Grüßen, meilleurs salutations, cordiali saluti,

Geschäftsstelle Energie

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF
Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung BWL
Bernastrasse 28, 3003 Bern
energie@bwl.admin.ch
www.bwl.admin.ch

Eidgenössisches Departement für Wirtschaft,
Bildung und Forschung WBF
Kochergasse 9
3003 Bern

Per E-Mail an: energie@bwl.admin.ch

Bern, 18.01.2024

Vernehmlassung *Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene*: Stellungnahme der IG Detailhandel

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG Detailhandel) bedankt sich für die Gelegenheit, zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport Stellung nehmen zu können. Die IG Detailhandel bringt die gemeinsamen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen der Schweizer Unternehmen Coop, Denner und Migros in den Meinungsbildungsprozess ein.

Die Mitglieder der IG Detailhandel sind auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffiziente Weise zur Verfügung stehen. Deshalb setzen sich die Unternehmen seit Langem für eine multimodale Güterverkehrsvision ein, in welcher die Modale Wasser, Schiene, Strasse, Untergrund und Luft zu Gunsten einer Sicherstellung der Landesversorgung, des Erhalts bzw. der Verbesserung der Lebensqualität in der Schweiz sowie der Stärkung des Standortes Schweiz auf logisch optimale Art und Weise zusammenspielen. Die Mitglieder der IG Detailhandel setzen bei der Versorgung der Bevölkerung mit lebenswichtigen Gütern stark auf die Schiene und planen, dies auch weiterhin zu tun. Die Migros ist dabei einer der wichtigsten Kunden der SBB Cargo; Coop besitzt mit railCare eine eigene Güterbahn.

Die IG Detailhandel unterstützt den Entwurf des Bundesrats im Grundsatz. Insbesondere die explizite Nennung von Lebensmitteln als Güter der landesversorgerischen Priorität 1 ist unseres Erachtens unerlässlich, um die Versorgungssicherheit der Schweiz im Falle einer Mangellage zu gewährleisten.

Es ist richtig, dass der Güterverkehr auf der Schiene im Falle einer Mangellage gegenüber dem Personenverkehr Priorität genießt. Da jedoch im Normalfall Personen- und Güterverkehr rechtlich gleichgestellt sind, regen wir eine Klarstellung in Artikel 4 an, dass der Güterverkehr in einer Mangellage Priorität hat.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Rainer Deutschmann
Präsident AG Güterverkehr
Leiter Direktion Sicherheit und Verkehr
Migros-Genossenschafts-Bund



Daniel Hintermann
Mitglied der AG Güterverkehr
Leiter Direktion Logistik
Coop Genossenschaft

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
Adresse / Indirizzo	IG Detailhandel Schweiz Postfach 3001 Bern
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	18. Januar 2024  Rainer Deutschmann Präsident AG Güterverkehr Leiter Direktion Sicherheit und Verkehr Migros-Genossenschafts-Bund  Daniel Hintermann Mitglied der AG Güterverkehr Leiter Direktion Logistik Coop Genossenschaft

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Rainer Deutschmann, Direktor Sicherheit & Verkehr; Leiter Nationaler Krisenstab Migros-Genossenschaftsbund, rainer.deutschmann@mgb.ch ; +41 58 570 0413

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Die IG Detailhandel unterstützt den Entwurf des Bundesrats im Grundsatz. Insbesondere die explizite Nennung von Lebensmitteln als Güter der landesversorgerischen Priorität 1 ist unseres Erachtens unerlässlich, um die Versorgungssicherheit der Schweiz im Falle einer Mangellage zu gewährleisten.

Es ist richtig, dass der Güterverkehr auf der Schiene im Falle einer Mangellage gegenüber dem Personenverkehr Priorität genießt. Da jedoch im Normalfall Personen- und Güterverkehr rechtlich gleichgestellt sind, regen wir eine Klarstellung in Artikel 4 an, dass der Güterverkehr in einer Mangellage Priorität hat.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<p><u>Reduktion des Personenverkehrs</u></p> <p>In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen.</p> <p>Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen:</p> <p><i>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des öV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</i></p>	<p>Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4	<u>Reduktion des Güterverkehrs</u> Ergänzungsantrag: <i>Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</i>	<p>Im Normalfall sind der Personenverkehr und der Güterverkehr bei Ereignissen und Beeinträchtigungen rechtlich gleichgestellt. Davon wird im Bewirtschaftungsmodell gezielt und im Sinne der Versorgung des Landes abgewichen.</p> <p>Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung nötig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesst sich aus Artikel 4 so wie dieser zurzeit geschrieben ist, nicht automatisch und kann im bisherigen Text leicht übersehen werden.</p>
Art. 4 – Erläuterungen	Änderungsantrag: <i>Deshalb sollen die Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen.</i>	Ergänzend zum Begriff «Landesversorgung», der in Bezug zur Versorgung mit lebenswichtigen Gütern steht, soll analog zum Transitgüterverkehr auch die allgemeine Versorgungsfunktion des Güterverkehrs benannt werden.
Art. 5, Abs. 3	<u>Information und Koordination</u> Änderungsantrag: <i>Bund und Kantone tragen informieren die Öffentlichkeit über die in ihrem Zuständigkeitsbereich mittels flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierender Personen bei und informieren die Öffentlichkeit.</i>	Es ist eine Präzisierung der Aufgaben von Bund und Kantonen angezeigt.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 8	<p><u>Vollzug</u></p> <p>Ergänzungsantrag, neuer Absatz:</p> <p><i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung sicher.</i></p>	<p>Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im öV geltenden Vollzug; die BVOöV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.</p>

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Coop Genossenschaft & railCare AG	
Adresse / Indirizzo	Coop Genossenschaft Thiersteinallee 12 Postfach 2550 4002 Basel	railCare AG Industriestrasse 17 4612 Wangen bei Olten
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	17. Januar 2024	
	 Daniel Hintermann Leiter Direktion Logistik Coop Genossenschaft	 Philipp Wegmüller Leiter railCare AG

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Philipp Wegmüller, Leiter railCare AG, philipp.wegmueller@railcare.ch, Tel: +41 62 206 39 70

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Coop Genossenschaft und die railCare AG bedanken sich für die Gelegenheit, zur Vernehmlassung bezüglich der *Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene* Stellung nehmen zu können.

Als Detail- und Grosshändlerin ist Coop auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffiziente Weise zur Verfügung stehen. Dafür setzen wir uns seit Langem für eine multimodale Güterverkehrsvision ein, in welcher die Modale Wasser, Schiene, Strasse, Untergrund und Luft zu Gunsten einer Sicherstellung der Landesversorgung, des Erhalts bzw. der Verbesserung der Lebensqualität in der Schweiz sowie der Stärkung des Standortes Schweiz auf optimale Art und Weise zusammenspielen.

Dabei setzen wir mit unserer Güterbahn railCare stark auf die Schiene: So liefern wir zum Beispiel unsere Ware seit 2013 mit railCare per Schienentransport in die Stadt und die Agglomeration Genf. Vom Zielbahnhof Genève-La Praille aus übernehmen Lastwagen die Ware für den Transport auf der letzten Meile bis zu den Supermärkten. Täglich werden so 45 Coop-Verkaufsstellen in der Region Genf beliefert. Die Ausweitung dieses City-Cargo-Konzepts auf andere Städte ist in Planung. Auch bei unseren Produktionsbetrieben setzen wir – wo immer möglich – auf die Schiene. Unsere Getreidemühle *Swissmill* in der Stadt Zürich wird beispielsweise praktisch ausschliesslich per Bahn beliefert.

Coop und die railCare AG begrüessen den Entwurf des Bundesrats im Grundsatz. Als Mitglied des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) unterstützen wir dessen Stellungnahme und gehen in unseren Antworten auf die für uns besonders relevanten Punkte ein.

Insbesondere die explizite Nennung von Lebensmitteln als Güter der landesversorgerischen Priorität 1 ist unseres Erachtens unerlässlich, um die Versorgungssicherheit der Schweiz im Falle einer Mangellage zu gewährleisten.

Es ist richtig, dass der Güterverkehr auf der Schiene im Falle einer Mangellage gegenüber dem Personenverkehr Priorität genießt. Da jedoch im Normalfall Personen- und Güterverkehr rechtlich gleichgestellt sind, regen wir eine Klarstellung in Artikel 4 an, dass der Güterverkehr in einer Mangellage Priorität hat.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Daniel Hintermann
Leiter Direktion Logistik
Coop Genossenschaft



Philipp Wegmüller
Leiter railCare AG

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<p><u>Reduktion des Personenverkehrs</u></p> <p>In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen.</p> <p>Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen:</p> <p><i>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des öV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</i></p>	<p>Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4	<u>Reduktion des Güterverkehrs</u> Ergänzungsantrag: <i>Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</i>	<p>Im Normalfall sind der Personenverkehr und der Güterverkehr bei Ereignissen und Beeinträchtigungen rechtlich gleichgestellt. Davon wird im Bewirtschaftungsmodell gezielt und im Sinne der Versorgung des Landes abgewichen.</p> <p>Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung nötig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesst sich aus Artikel 4 so wie dieser zurzeit geschrieben ist, nicht automatisch und kann im bisherigen Text leicht übersehen werden.</p>
Art. 4 – Erläuterungen	Änderungsantrag: <i>Deshalb sollen die Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen.</i>	Ergänzend zum Begriff «Landesversorgung», der in Bezug zur Versorgung mit lebenswichtigen Gütern steht, soll analog zum Transitgüterverkehr auch die allgemeine Versorgungsfunktion des Güterverkehrs benannt werden.
Art. 5, Abs. 3	<u>Information und Koordination</u> Änderungsantrag: <i>Bund und Kantone tragen informieren die Öffentlichkeit über die in ihrem Zuständigkeitsbereich mittels flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierender Personen bei und informieren die Öffentlichkeit.</i>	Es ist eine Präzisierung der Aufgaben von Bund und Kantonen angezeigt.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 8	<u>Vollzug</u> Ergänzungsantrag, neuer Absatz: <i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung sicher.</i>	Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im öV geltenden Vollzug; die BVOöV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.

De: _BWL-Energie
Envoyé: Sonntag, 21. Januar 2024 16:24
À: _BWL-Energie
Objet: Schweizerische Energie-Stiftung SES
Pièces jointes: 240118_Vernehmlassung_Strommangellage_öV_Stellungnahme.docx

De : Thomas Wälchli <thomas.waelchli@energiestiftung.ch>
Envoyé : jeudi, 18 janvier 2024 10:38
À : _BWL-Energie <energie@bwl.admin.ch>
Objet : Vernehmlassung 2023/61: Verordnungsentwurf über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene

Sehr geehrte Frau Segessenmann

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Verordnungsentwurf über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene (2023/61). Gerne äussern wir uns in der Stellungnahme im Anhang zur vorgesehenen Verordnung.

Die Schweizerische Energie-Stiftung SES engagiert sich seit ihrer Gründung 1976 für eine intelligente, umwelt- und menschengerechte Energiepolitik. Die SES setzt sich für den effizienten Einsatz von Energie und die Förderung und Nutzung erneuerbarer Energiequellen ein. Sie zeigt Wege auf, wie sich die Schweiz aus der verhängnisvollen Abhängigkeit einer fossil-atomaren Energieversorgung lösen kann. Die SES ist unabhängig, parteipolitisch neutral und orientiert sich am Gemeinwohl. Wir finanzieren uns fast ausschliesslich mit privaten Spendengeldern.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Thomas Wälchli

Thomas Wälchli
Leiter Fachbereich Energiesuffizienz und Klima

Schweizerische Energie-Stiftung SES
Sihlquai 67, 8005 Zürich

T+41 44 275 21 23 (direkt)
Montag bis Donnerstag
thomas.waelchli@energiestiftung.ch

energiestiftung.ch

[> Jetzt spenden!](#)

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Schweizerische Energie-Stiftung SES
Adresse / Indirizzo	Sihlquai 67, 8005 Zürich
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	18.01.2024, 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Thomas Wälchli, Leiter Fachbereich Energiesuffizienz und Klima,
thomas.waelchli@energiestiftung.ch, 044 275 21 23

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Der Verordnungsentwurf enthält grundsätzlich die erforderlichen «technischen» Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV. Damit auch für spätere Jahre eine robuste Anwendung sichergestellt ist, besteht Verbesserungsbedarf insb. in den folgenden zwei Bereichen, die wir in den Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln begründen und weiter ausführen.

1. In den Erläuterungen und teilweise im Verordnungsentwurf wurde auf für das Gesamtverständnis wichtige Hinweise und Informationen verzichtet, die im Falle einer Krise den unter Druck handelnden Stellen fehlen werden. Dies betrifft vor allem die Steuerung bzw. Beeinflussung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr, was bei Angebotsreduktionen im öV entscheidend ist und die grösste Herausforderung darstellt.

Zu beachten ist hierbei, dass **Reduktionen im öV-Angebot nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität** erfolgen können und folglich parallel zu den Bewirtschaftungsmassnahmen flankierende Massnahmen zur Reduktion der Mobilität erforderlich sind:

- Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.
- 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.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplantem Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Es muss sichergestellt werden, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der entsprechenden Massnahmen abzuschätzen, auch weil das eigentliche Krisenmanagement nicht durch das mit dem öV vertraute BAV geschehen wird. Aus diesem Grund darf die Verordnung sich nicht nur auf legalistische Vorgaben beschränken, sondern muss auch weitere Aspekte wie “flankierende Massnahmen” berücksichtigen.

2. Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs müssen so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen. Diese Priorisierung weicht von der im Normalfall geltenden Gleichbehandlungsregel des Personen- und Güterverkehrs ab, wie sie für Ereignisse und Fälle von Beeinträchtigungen rechtlich festgelegt ist. Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung notwendig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<p><u>Reduktion des Personenverkehrs</u></p> <p>In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen.</p> <p>Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen:</p> <p><i>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des ÖV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</i></p>	Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 1	<p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>[...] Die zusätzlichen Transportleistungen in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag stellen sicher, dass mit einer Taktverdichtung die Anzahl der täglichen Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler bewältigt werden kann. [...]</i></p>	Der Schulverkehr bildet ein eigenes wichtiges Segment, das nicht mit den (Berufs-)Pendler:innen zusammengefasst werden soll.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4	<p><u>Reduktion des Güterverkehrs</u></p> <p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</i></p>	<p>Im Normalfall sind der Personenverkehr und der Güterverkehr bei Ereignissen und Beeinträchtigungen rechtlich gleichgestellt. Davon wird im Bewirtschaftungsmodell gezielt und im Sinne der Versorgung des Landes abgewichen.</p> <p>Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung nötig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesst sich aus Artikel 4 so wie dieser zurzeit geschrieben ist, nicht automatisch und kann im bisherigen Text leicht übersehen werden.</p>
Art. 5, Abs. 3	<p><u>Information und Koordination</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Bund und Kantone tragen informieren die Öffentlichkeit über die</i> in ihrem Zuständigkeitsbereich <i>mittels</i> flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierender Personen <i>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.</i></p>	<p>Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 8	Vollzug Ergänzungsantrag, neuer Absatz: <i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragen Organisationen für die Systemführung sicher.</i>	Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im öV geltenden Vollzug; die BVOöV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.

[REDACTED]

De: _BWL-Energie
Envoyé: Sonntag, 21. Januar 2024 16:28
À: _BWL-Energie
Objet: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein

De : [REDACTED]
Envoyé : vendredi, 19 janvier 2024 16:36
À : _BWL-Energie <energie@bwl.admin.ch>
Cc : [REDACTED]
[REDACTED]

Objet : Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene - Keine Stellungnahme des SIA

Sehr geehrter Herr Bundesrat Parmelin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die oben genannte Vernehmlassung und danken Ihnen bestens für die Möglichkeit, dazu Stellung nehmen zu können.

Der SIA hat die Vorlage geprüft und entschieden, dazu keine Stellungnahme abzugeben, da die Thematik nicht in seiner Kernkompetenz liegt.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse – Meilleures salutations – Cordiali saluti

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

SIA
Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Selnaustrasse 16
Postfach
CH 8027 Zürich
t [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED].ch



De: _BWL-Energie
Envoyé: Dienstag, 9. Januar 2024 16:18
À: _BWL-Energie
Objet: Seilbahnen Schweiz

De : Benedicta Aregger <benedicta.aregger@seilbahnen.org>
Envoyé : Freitag, 15. Dezember 2023 19:07
À : _BWL-Energie <energie@bwl.admin.ch>
Objet : Stellungnahme SBS Vernehmlassung VO Massnahmen im PV und GV

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Vernehmlassung der Verordnung über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene. Wir halten seitens Seilbahnen Schweiz fest, dass wir die Stellungnahme des VöV (Schreiben vom 10. November von Ueli Stüchelberger) an Sie vollumfänglich unterstützen und daher eine gleichlautende Rückmeldung in Form dieser Mail machen.

Für die Kenntnisnahme danken wir Ihnen bestens, Benedicta Aregger

Freundliche Grüsse – meilleures salutations

Benedicta Aregger

Vizedirektorin
Vice-directrice

Seilbahnen Schweiz - Remontées Mécaniques Suisses - Funivie Svizzere - Pendicularas Svizras
Giacomettistrasse 1
CH-3006 Bern

Direkt: [REDACTED]
Zentrale +41 31 350 43 43

benedicta.aregger@seilbahnen.org
www.seilbahnen.org

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Stiftung Pusch – Praktischer Umweltschutz
Adresse / Indirizzo	Hottingerstrasse 4, 8024 Zürich
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	 16.1.24

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mail-
adresse und Telefonnummer) / Personne de contact (pré-
nom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de
téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, fun-
zione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Plüss, Sonja, Projektleiterin Klima und Energie, sonja.pluess@pusch.ch, +41 44 267 44 05

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Der Verordnungsentwurf enthält grundsätzlich die erforderlichen «technischen» Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV. Damit auch für spätere Jahre eine robuste Anwendung sichergestellt ist, besteht Verbesserungsbedarf insb. in den folgenden zwei Bereichen, die wir in den Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln begründen und weiter ausführen.

1. In den Erläuterungen und teilweise im Verordnungsentwurf wurde auf für das Gesamtverständnis wichtige Hinweise und Informationen verzichtet, die im Falle einer Krise den unter Druck handelnden Stellen fehlen werden. Dies betrifft vor allem die Steuerung bzw. Beeinflussung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr, was bei Angebotsreduktionen im öV entscheidend ist und die grösste Herausforderung darstellt.

Zu beachten ist hierbei, dass **Reduktionen im öV-Angebot nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität** erfolgen können und folglich parallel zu den Bewirtschaftungsmassnahmen flankierende Massnahmen zur Reduktion der Mobilität erforderlich sind:

- Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.
- 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.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplantem Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Es muss sichergestellt werden, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der entsprechenden Massnahmen abzuschätzen, auch weil das eigentliche Krisenmanagement nicht durch das mit dem öV vertraute BAV geschehen wird. Aus diesem Grund darf die Verordnung sich nicht nur auf legalistische Vorgaben beschränken, sondern muss auch weitere Aspekte wie “flankierende Massnahmen” berücksichtigen.

2. Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs müssen so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen. Diese Priorisierung weicht von der im Normalfall geltenden Gleichbehandlungsregel des Personen- und Güterverkehrs ab, wie sie für Ereignisse und Fälle von Beeinträchtigungen rechtlich festgelegt ist. Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung notwendig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<p><u>Reduktion des Personenverkehrs</u></p> <p>In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen.</p> <p>Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen:</p> <p><i>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des öV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</i></p>	Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 1	<p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>[...] Die zusätzlichen Transportleistungen in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag stellen sicher, dass mit einer Taktverdichtung die Anzahl der täglichen Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler bewältigt werden kann. [...]</i></p>	Der Schulverkehr bildet ein eigenes wichtiges Segment, das nicht mit den (Berufs-)Pendler:innen zusammengefasst werden soll.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4	<p><u>Reduktion des Güterverkehrs</u></p> <p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</i></p>	<p>Im Normalfall sind der Personenverkehr und der Güterverkehr bei Ereignissen und Beeinträchtigungen rechtlich gleichgestellt. Davon wird im Bewirtschaftungsmodell gezielt und im Sinne der Versorgung des Landes abgewichen.</p> <p>Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung nötig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesst sich aus Artikel 4 so wie dieser zurzeit geschrieben ist, nicht automatisch und kann im bisherigen Text leicht übersehen werden.</p>
Art. 5, Abs. 3	<p><u>Information und Koordination</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Bund und Kantone tragen informieren die Öffentlichkeit über die</i> in ihrem Zuständigkeitsbereich <i>mittels</i> flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierender Personen <i>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.</i></p>	<p>Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 8	Vollzug Ergänzungsantrag, neuer Absatz: <i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragen Organisationen für die Systemführung sicher.</i>	Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im öV geltenden Vollzug; die BVOöV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	transfair – der Personalverband	
Adresse / Indirizzo	Hopfenweg 21, Postfach, 3000 Bern 14	
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	18. Dezember 2023, Bruno Zeller Branchenleiter Öffentlicher Verkehr 	Olivia Stuber Wissenschaftliche Mitarbeiterin 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Bruno Zeller / Branchenleiter Öffentlicher Verkehr transfair / bruno.zeller@transfair.ch / Mobile 079 884 13 16 / Telefon 031 370 21 48

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zu den Verordnungsänderungen über Massnahmen zur Senkung des Verbrauchs von elektrischer Energie im Personenverkehr sowie im Güterverkehr auf der Schiene wahr.

Als anerkannter Sozialpartner der Branche öffentlicher Verkehr befürwortet transfair den Verordnungsentwurf generell und begrüsst, dass damit Massnahmen festgelegt werden, die im Rahmen einer Strommangellage zu einem strukturierteren und planbareren Prozess bei den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs führen.

So werden die vier Eskalationsstufen des Personenverkehrs grundsätzlich als sinnvoll erachtet. Aus Sicht des Personalverbands ist es bei der Implementierung der Massnahmen aber überaus wichtig, auf das Personal des öffentlichen Verkehrs und Schienengüterverkehrs Rücksicht zu nehmen und ihre Arbeitsbedingungen aufrechtzuerhalten. Die mit den steigenden Stufen zunehmenden Kapazitäts- und Angebotsreduktionen haben direkte personelle Auswirkungen. Weniger Kapazität und Angebot heisst auch weniger Arbeit für das Personal. Kann das Personal nicht mehr eingesetzt werden, darf dies keine Auswirkungen auf deren Saläre haben. Aus Sicht des Personalverbands transfair sind die Löhne der Angestellten der Transportunternehmen stets zu 100 Prozent weiterzubezahlen.

Ebenso müssen die Transportunternehmen für ihre Einnahmeausfälle entschädigt werden. Es muss verhindert werden, dass die Transportunternehmen aufgrund einer Strommangellage und den dadurch erforderlichen Massnahmen in finanzielle Engpässe geraten und Schulden aufbauen. Dies hätte unter anderem erneut negative personelle Auswirkungen zur Folge, was verhindert werden muss. Für ihre Ausfälle sind Transportunternehmen deshalb zu entschädigen. Auch allfällige Penalties der Verkehrsverbände dürfen aus den Massnahmen nicht resultieren.

transfair beantragt, neben SBB und PostAuto eine dritte Systemführerschaft organisatorisch aufzubauen und einzubeziehen: Der Stadtverkehr.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 Reduktion des Personenverkehrs	<p>Während sämtlichen Eskalationsstufen gilt es, die Löhne des Personals zu 100 Prozent fortzuzahlen.</p> <p>Die Einnahmefälle der Transportunternehmen müssen entschädigt werden und dürfen nebst finanziellen auch zu keinen anderweitigen negativen Konsequenzen führen.</p> <p>Transportunternehmen müssen bei der Einleitung einer neuen Eskalationsstufe, sofern möglich, mit angemessenem Vorlauf informiert werden.</p>	<p>Während sämtlichen Eskalationsstufen 1 bis 4 werden personelle Ressourcen frei: Von Stufe 1 wenig bis Stufe 4 komplett. Wichtig dabei ist, dass sich die Arbeitsbedingungen des Personals nicht verschlechtern und die Löhne stets zu 100 Prozent fortbezahlt werden. Eine mögliche Strommangellage darf nicht auf Kosten des Personals erfolgen. Transportunternehmen sollen für das nicht einsetzbare Personal Kurzarbeitsentschädigung beantragen können. Dabei müssen die Löhne aber zu 100 Prozent ausbezahlt werden oder es muss im Parlament eine zusätzliche Finanzierung beantragt werden analog zur Covid-Krise.</p> <p>Durch reduzierte Kapazitäten und Angebote entstehen den Transportunternehmen Einnahmefälle. Es fehlt Kundenschaft und das Rollmaterial liegt brach. Diese Ausfälle gilt es den Transportunternehmen zu entschädigen. Des Weiteren dürfen die Massnahmen nicht zu allfälligen Penalties der Verkehrsverbände führen.</p> <p>Die Einleitung einer neuen Eskalationsstufe führt bei den Transportunternehmen zu einem extremen Planungs- und Koordinationsaufwand. Dies umfasst die Anpassungen der Rollmaterialplanung, Abstellungen, des Unterhalts oder des Personaleinsatzes, um die wichtigsten zu nennen. Es ist deshalb zentral, dass – sofern möglich – frühzeitig über die umzusetzenden Massnahmen informiert wird, so dass die Transportunternehmen die dafür nötigen Ressourcen bereitstellen und die geforderten Anpassungen vornehmen können.</p>
Art. 5 Information und Koordination	<p>Die Systemführerschaft bestehend aus der SBB AG für den Schienenverkehr und PostAuto für alle anderen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs, soll um eine dritte Systemführerschaft, den städtischen Nahverkehr, ergänzt werden.</p>	<p>Die dritte Systemführerschaft für den städtischen Nahverkehr ist dringend notwendig, um die Koordination und Umsetzung der Massnahmen garantieren zu können. Der städtische Nahverkehr zeichnet sich durch viele Eigenheiten und Spezialitäten aus, die die anderen beiden Systemführerinnen zu wenig einschätzen können. Es geht um eine spezifisch</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
	<p>Die Systemführerinnen sollen die Transportunternehmen in die Systemführer- und Besteller-Calls miteinbeziehen und diese nicht nur über die entsprechenden Massnahmen informieren. Transportunternehmen sollen ein Mitspracherecht haben.</p>	<p>städtische Koordination der Massnahmen für den Stadtverkehr mit den Trams, Trolley- und Elektrobussen und allfälliger Reservehaltung mit Dieselbussen. Die Erweiterung um eine dritte Systemführerschaft für den Stadtverkehr sieht transfair deshalb als Mehrwert.</p> <p>Die Transportunternehmen sollen aktiv von den Systemführerinnen miteinbezogen werden. Dabei sollen die Transportunternehmen ein Mitspracherecht erhalten. Schlussendlich sind es die Transportunternehmen, die die Massnahmen umsetzen müssen. Eine Mitsprache ist daher angebracht.</p>

Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung
Bernastrasse 28
3003 Bern

Per E-Mail an: energie@bwl.admin.ch

Bern, 10.11.2023

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme betreffend die titelgenannte Verordnung. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) begrüsst ausdrücklich, dass mit dem vorliegenden Verordnungsentwurf für den öffentlichen Verkehr inkl. Güterverkehr (öV) im Falle einer Strommangellage eine effektive Lösung gefunden werden konnte.

Der VöV unterstützt grundsätzlich den Verordnungsentwurf, denn er enthält die erforderlichen Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV. Für deren robuste Anwendung besteht jedoch Verbesserungsbedarf insbesondere in folgenden drei Bereichen, die wir im beiliegenden Antwortformular spezifisch darlegen und begründen.

1. Der Geltungsbereich ist zu eng gefasst, das Bewirtschaftungsmodell öV zielt von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV.
2. In den Erläuterungen und teilweise im Verordnungsentwurf wurde auf für das Gesamtverständnis wichtige Hinweise und Informationen verzichtet, die im Falle einer Krise den unter Druck handelnden Stellen fehlen werden. **Dies betrifft vor allem die Steuerung bzw. Beeinflussung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr**, was bei Angebotsreduktionen im öV entscheidend ist und die grösste Herausforderung darstellt.

Zu beachten ist hierbei, dass **Reduktionen im öV-Angebot nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität** erfolgen können und folglich parallel zu den Bewirtschaftungsmassnahmen flankierende Massnahmen zur Reduktion der Mobilität erforderlich sind:

- Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.

- 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.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplante Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Es muss sichergestellt werden, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der entsprechenden Massnahmen abzuschätzen. Aus diesem Grund darf die Verordnung sich nicht nur auf gesetzliche Vorgaben beschränken, sondern muss auch weitere Aspekte wie "flankierende Massnahmen" berücksichtigen.

3. Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs müssen so lange wie möglich aufrecht erhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen. Diese Priorisierung weicht von der im Normalfall geltenden Gleichbehandlungsregel des Personen- und Güterverkehrs ab, wie sie für Ereignisse und Fälle von Beeinträchtigungen rechtlich festgelegt ist. **Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung notwendig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Strommangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat.**

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Fragen und die weitere Konkretisierung der Verordnung sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger
Direktor

Beilage:
- Antwortformular

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
Adresse / Indirizzo	Verband öffentlicher Verkehr Dählhölzliweg 6 3000 Bern 6
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	Bern, 10. November 2023 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, E-mailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Bernhard Adamek, Vizedirektor, bernhard.adamek@voev.ch, +41 79 367 36 52

Daniel Gerber, Leiter VöV-Arbeitsgruppe "Strommangellage im öV", daniel.gerber@sbb.ch, +41 79 610 18 86

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Wir begrüßen sehr, dass für den öffentlichen Verkehr inkl. Güterverkehr (öV) eine effektive Lösung gefunden und bis zu diesem Verordnungsentwurf konkretisiert werden konnte.

Der Verordnungsentwurf enthält grundsätzlich die erforderlichen «technischen» Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV. Damit auch für spätere Jahre eine robuste Anwendung sichergestellt ist, besteht Verbesserungsbedarf insb. in den folgenden drei Bereichen, die wir in den Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln begründen und weiter ausführen.

1. Der Geltungsbereich ist zu eng gefasst, das Bewirtschaftungsmodell öV zielte von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV.
2. In den Erläuterungen und teilweise im Verordnungsentwurf wurde auf für das Gesamtverständnis wichtige Hinweise und Informationen verzichtet, die im Falle einer Krise den unter Druck handelnden Stellen fehlen werden. Dies betrifft vor allem die Steuerung bzw. Beeinflussung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr, was bei Angebotsreduktionen im öV entscheidend ist und die grösste Herausforderung darstellt.

Zu beachten ist hierbei, dass **Reduktionen im öV-Angebot nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität** erfolgen können und folglich parallel zu den Bewirtschaftungsmassnahmen flankierende Massnahmen zur Reduktion der Mobilität erforderlich sind:

- Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.
- 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.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplante Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Es muss sichergestellt werden, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der entsprechenden Massnahmen abzuschätzen, auch weil das eigentliche Krisenmanagement nicht durch das mit dem öV vertraute BAV geschehen wird. Aus diesem Grund darf die Verordnung sich nicht nur auf legalistische Vorgaben beschränken, sondern muss auch weitere Aspekte wie “flankierende Massnahmen” berücksichtigen.

3. Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs müssen so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen. Diese Priorisierung weicht von der im Normalfall geltenden Gleichbehandlungsregel des Personen- und Güterverkehrs ab, wie sie für Ereignisse und Fälle von Beeinträchtigungen rechtlich festgelegt ist. Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung notwendig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 2, Abs. 2	<p><u>Geltungsbereich</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p>Sie gilt zudem für Verbrauchsstätten, die der Versorgung dienen von:</p> <p>a. zugehörigen Infrastrukturen, die zur Gewährleistung des Betriebs im Personen- und im Güterverkehr oder für den Unterhalt der Infrastrukturen erforderlich sind;</p> <p>b. zugehörigen Baustellen, die zur Gewährleistung des Personen- und des Güterverkehrs erforderlich sind.</p>	<p>Mit den Formulierungen «Infrastrukturen zur Gewährleistung des Betriebs im Personen- und Güterverkehr» sowie «Baustellen zur Gewährleistung des Betriebs» entsteht eine enge, auf unmittelbare Kausalität zielendes Verständnis.</p> <p>Dies entspricht <u>nicht</u> der Intention des Bewirtschaftungsmodells; dieses zielte von Beginn weg und explizit auf eine Gesamtlösung für den versorgungsrelevanten öV. Eine Gesamtlösung, die auch Büros des nicht betriebsnotwendigen Personals oder Werkstätten für den Umbau von Rollmaterial oder Baustellen für die Erweiterung der Transportinfrastruktur umfasst. Um ein Durcheinander bzw. eine Überlagerung von unterschiedlichen Bewirtschaftungsregimes zu vermeiden, ebenso Folgeschäden im öV aufgrund ungenutzter Intervalle.</p> <p>In den Erläuterungen kommt dies gut zum Ausdruck, nicht aber in der aktuellen Fassung des Verordnungsentwurfs.</p>
Art. 2, Abs. 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>Sie gilt nicht für:</p> <p>a. Verbrauchsstätten, die nicht zur Gewährleistung von Angeboten mit Erschliessungsfunktion erforderlich sind der Versorgung von Angeboten ohne Erschliessungsfunktion sowie zugehörigen Infrastrukturen dienen;</p>	<p>Mit der gleichen Begründung wie Änderungsantrag zu Art. 2, Abs. 2.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<p><u>Reduktion des Personenverkehrs</u></p> <p>In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen.</p> <p>Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen:</p> <p><i>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des öV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</i></p>	Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 1	<p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>[...] Die zusätzlichen Transportleistungen in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag stellen sicher, dass mit einer Taktverdichtung die Anzahl der täglichen Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler bewältigt werden kann. [...]</i></p>	Der Schulverkehr bildet ein eigenes wichtiges Segment, das nicht mit den (Berufs-)Pendler:innen zusammengefasst werden soll.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 2	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Verstärkungsmodule oder Mehrfachkompositionen</i> traktionen werden dabei reduziert.</p>	<p>Wie empfohlen, diesbezüglich den in der Branche verwendeten Begriff zu verwenden.</p>
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>[...] Weitere mögliche Massnahmen sind die Einstellung des Nachtnetzes (nur bei starker Beschränkung des Nachtlebens) und der Ersatz verkürzte Betriebszeiten der Tram- und Trolleybus-Linien und deren Ersatz mit Dieselnbussen. [...]</p>	<p>Anpassung an Konzept öV Strasse</p> <p>Auf verkürzte Betriebszeiten wird in den Erläuterungen separat eingegangen. Diese betreffen das gesamte Angebot des öV Strasse.</p>
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 3	<p>Änderungsantrag:</p> <p>[...] Es liegen Konzepte sowohl für die Schiene als auch den Regionalen Busverkehr (RPV) auf der Strasse <i>die regionalen Buslinien</i> sowie den Stadt- und Ortsverkehr vor. [...]</p>	<p>Präzisierung bzw. terminologische Berichtigung.</p>
Art. 4	<p><u>Reduktion des Güterverkehrs</u></p> <p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</i></p>	<p>Im Normalfall sind der Personenverkehr und der Güterverkehr bei Ereignissen und Beeinträchtigungen rechtlich gleichgestellt. Davon wird im Bewirtschaftungsmodell gezielt und im Sinne der Versorgung des Landes abgewichen.</p> <p>Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung nötig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesst sich aus Artikel 4 so wie dieser zurzeit geschrieben ist, nicht automatisch und kann im bisherigen Text leicht übersehen werden.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4 – Erläuterungen	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Deshalb sollen die Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen.</i></p>	<p>Ergänzend zum Begriff «Landesversorgung», der in Bezug zur Versorgung mit lebenswichtigen Gütern steht, soll analog zum Transitgüterverkehr auch die allgemeine Versorgungsfunktion des Güterverkehrs benannt werden.</p>
Art. 5, Abs. 3	<p><u>Information und Koordination</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Bund und Kantone tragen informieren die Öffentlichkeit über die in ihrem Zuständigkeitsbereich mittels flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierender 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.</i></p>	<p>Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.</p>
Art. 5 – Erläuterungen zu flankierenden Massnahmen	<p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Dabei sind die Stundenplananpassungen an den für die betreffende Periode geltenden, entsprechend der getroffenen Bewirtschaftungsmassnahmen angepassten Fahrplänen (RPV/Ortsverkehr regionale Buslinien sowie Stadt- und Ortsverkehr) auszurichten.</i></p>	<p>Präzisierung bzw. terminologische Berichtigung.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 6 – Erläuterungen	<p><u>Aufgaben der Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Um sicherzustellen, dass die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (Schiene und, Strasse, Schifffahrt und Seilbahnen) sowie Gütertransportunternehmen auf der Schiene von der allgemeinen Kontingentierung für Grossverbraucher ausgenommen sind, müssen diese ihre 50 Hz-Messpunkte, welche unter das Bewirtschaftungsmodell fallen, bezeichnen und melden (Deklaration). [...] Die Umsetzung dieser Vorgabe wird durch die Organisation zur Systemführung SBB für alle betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen und Transportunternehmen (Schiene und Strasse) sichergestellt.</i></p>	Präzisierung entsprechend dem Geltungsbereich, vermeiden von Redundanz.
Art. 8	<p><u>Vollzug</u></p> <p>Ergänzungsantrag, neuer Absatz:</p> <p><i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragten Organisationen für die Systemführung sicher.</i></p>	Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im öV geltenden Vollzug; die BVOöV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen VSE
Adresse / Indirizzo	Hintere Bahnhofstrasse 10, 5000 Aarau
.Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	16. Januar 2024  Michael Frank, Direktor  Thomas Marti, Bereichsleiter Netze und Berufsbildung

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Michael Holenweger
OSTRAL Stabschef
Telefonnummer +41 62 825 25 25
Emailadresse michael.holenweger@strom.ch,

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Der Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE) dankt für die Möglichkeit, zu den im Titel genannten Verordnungsentwürfen Stellung zu nehmen. Er nimmt diese Gelegenheit gerne wahr.

Der Bund hat den Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen (VSE) beauftragt, die nötigen Vorbereitungen zur Bewältigung einer Strommangellage zu treffen. Der VSE hat zu diesem Zweck die Organisation für Stromversorgung in Ausserordentlichen Lagen (OSTRAL) ins Leben gerufen. Die möglichen Massnahmen und Abläufe im Krisenfall wurden für den Strombereich bereits seit Jahren erarbeitet und geübt. Alle Konzepte der Wirtschaftlichen Landesversorgung des Bundes sowie alle Umsetzungsdokumente der OSTRAL wurden in einem fundierten Prozess erarbeitet und aufeinander abgestimmt. Sämtliche Vorbereitungsarbeiten (z.B. Schulungen innerhalb der Branche, Grossverbraucherinformation) basieren auf diesen Grundlagen.

Der VSE besteht darauf, dass die Organisation OSTRAL, welche für den Vollzug der Strombewirtschaftungsmassnahmen verantwortlich ist, ebenfalls über einer Berichterstattung verfügt (Art. 7).

Der VSE ist der Ansicht, dass es notwendig ist, den Inhalt des erläuternden Berichts zu präzisieren (Art. 7) im Sinne, dass OSTRAL für die Steuerung der Strombewirtschaftungsmassnahmen möglichst genauer Daten braucht.

Der VSE möchte noch eine zusätzliche Information anbringen: Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sind im Personen- und Güterverkehr nicht nur Verbraucher, sondern sie ist in ihrem Bereich auch für die Erzeugung, Verteilung und Verwendung der durch sie produzierten Energie verantwortlich. Momentan laufen Gespräche zwischen der SBB und OSTRAL bezüglich der Integration der SBB in die Angebotslenkung der Kommission OSTRAL. Sofern dies technisch umsetzbar ist, macht eine Integration der SBB in OSTRAL Sinn, um in einer Strommangellage die vorhandenen Energiereserven so einzusetzen, dass eine möglichst lange Versorgung der Schweiz mit Strom gewährleistet werden kann.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 7	Art. 7 Berichterstattung Die Systemführerin Bahnstrom 16.7 Hz (SBB) erstattet dem Fachbereich Energie <u>und dem VSE wöchentlich</u> Bericht über die Verbrauchsentwicklung.	OSTRAL als Organisation im Auftrag des VSE, welche für den Vollzug der Strombewirtschaftungsmassnahmen verantwortlich ist, soll wöchentlich die over-all Bahnstrom Werte 16.7 Hz für das Normalspannetz des Schienenverkehrs erhalten.
Art. 7 (Erläuterungen zum Entwurf der Verordnung - Anhang)		Bemerkung betreffend den Erläuterungen zum Entwurf der Verordnung: Von allen Energieversorgern in der Schweiz wird verlangt, dass beim Reporting genaue Daten zurückfliessen und entsprechend kontrolliert werden. Die Steuerung der Strombewirtschaftungsmassnahmen bedarf möglichst genauer Daten, damit eine effiziente und effektive Umsetzung stattfinden kann. Die SBB als Systemführerin soll daher möglichst genaue, automatisierbare Messwerte liefern, sofern dies technisch möglich ist und möglichst wenig approximierete Daten.

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

Procédure de consultation sur le projet d'ordonnance sur les mesures visant à réduire la consommation d'énergie électrique dans le transport de voyageurs et le fret ferroviaire

Procedura di consultazione sul progetto di ordinanza concernente le misure volte a ridurre il consumo di energia elettrica da parte del trasporto di viaggiatori e del trasporto merci ferroviario;

Organisation / Organizzazione	VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Adresse / Indirizzo	VCS Verkehrs-Club der Schweiz Aarberggasse 61 3001 Bern
Datum, Unterschrift / Date et signature / Data e firma	12. Januar 2024 

Kontaktperson (Vorname, Nachname, Funktion, Emailadresse und Telefonnummer) / Personne de contact (prénom, nom, fonction, adresse e-mail et numéro de téléphone) / Persona di contatto (nome, cognome, funzione, indirizzo e-mail e numero di telefono)

Stéphanie Penher, Geschäftsführerin VCS Verkehrs-Club der Schweiz, stephanie.penher@verkehrsclub.ch

Edward Weber, Projektleiter VCS Verkehrs-Club der Schweiz, edward.weber@verkehrsclub.ch

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an energie@bwl.admin.ch.

Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie uns Ihre Stellungnahme elektronisch als Word-Dokument zur Verfügung stellen. Vielen Dank.

Merci d'envoyer votre prise de position par courrier électronique à energie@bwl.admin.ch. Un envoi **en format Word par courrier électronique facilitera grandement notre travail. D'avance, merci beaucoup.**

Vi invitiamo a inoltrare i vostri pareri all'indirizzo di posta elettronica energie@bwl.admin.ch. **Onde agevolare la valutazione dei pareri, vi invitiamo a trasmetterci elettronicamente i vostri commenti sotto forma di documento Word. Grazie.**

Allgemeine Bemerkungen / Remarques générales / Osservazioni generali

Der Verordnungsentwurf enthält grundsätzlich die erforderlichen «technischen» Elemente und Szenarien für die ausserordentliche Reduktion des Strombedarfs im öV. Damit auch für spätere Jahre eine robuste Anwendung sichergestellt ist, besteht Verbesserungsbedarf insb. in den folgenden zwei Bereichen, die wir in den Anmerkungen zu den einzelnen Artikeln begründen und weiter ausführen.

1. In den Erläuterungen und teilweise im Verordnungsentwurf wurde auf für das Gesamtverständnis wichtige Hinweise und Informationen verzichtet, die im Falle einer Krise den unter Druck handelnden Stellen fehlen werden. Dies betrifft vor allem die Steuerung bzw. Beeinflussung der Nachfrage im öffentlichen Personenverkehr, was bei Angebotsreduktionen im öV entscheidend ist und die grösste Herausforderung darstellt.

Zu beachten ist hierbei, dass **Reduktionen im öV-Angebot nur nachgelagert zu einem Rückgang der Mobilität** erfolgen können und folglich parallel zu den Bewirtschaftungsmassnahmen flankierende Massnahmen zur Reduktion der Mobilität erforderlich sind:

- Eine Reduktion des Angebots ist nur möglich, wenn auch die Anzahl der zu befördernden Personen reduziert werden kann. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das Gesamtsystem aufgrund von Überlastungen nicht mehr aufrechterhalten werden kann und ein sicheres Verkehren verunmöglicht wird.
- 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.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf den verbleibenden Schulverkehr, den sich in einer solchen Situation verändernden Freizeitverkehr und geplantem Grossevents mit den zu erwartenden Nachfragespitzen zu legen.

Es muss sichergestellt werden, dass die verantwortlichen Stellen zur Krisenbewältigung in der Lage sind, auch in den kommenden Jahren die weitreichenden Konsequenzen der entsprechenden Massnahmen abzuschätzen, auch weil das eigentliche Krisenmanagement nicht durch das mit dem öV vertraute BAV geschehen wird. Aus diesem Grund darf die Verordnung sich nicht nur auf legalistische Vorgaben beschränken, sondern muss auch weitere Aspekte wie "flankierende Massnahmen" berücksichtigen.

2. Angebote und die Funktion des Schienengüterverkehrs müssen so lange wie möglich aufrechterhalten werden, um die Versorgung der Schweizer Wirtschaft, die Landesversorgung und den Transitgüterverkehr sicherzustellen. Diese Priorisierung weicht von der im Normalfall geltenden Gleichbehandlungsregel des Personen- und Güterverkehrs ab, wie sie für Ereignisse und Fälle von Beeinträchtigungen rechtlich festgelegt ist. Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung notwendig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 3 – Erläuterungen allg.	<p><u>Reduktion des Personenverkehrs</u></p> <p>In den Erläuterungen ist das Thema der flankierenden Massnahmen zur Reduktion der Mobilität aufzunehmen.</p> <p>Ergänzungsantrag, einleitend zu den bestehenden Erläuterungen:</p> <p><i>Sollte eine Bewirtschaftung und damit eine Reduktion des Stromverbrauchs im öV notwendig werden, muss dies im Gleichschritt mit Massnahmen (Appelle, Einschränkungen, Verbote) erfolgen, welche eine entsprechende Reduktion der Mobilität bzw. der Nachfrage zur Folge haben. Eine Reduktion der Kapazität des öV ohne gleichzeitige Einschränkungen in anderen Bereichen könnte zu einem Verkehrskollaps insbesondere im Pendler- und Schülerverkehr führen. Zu beachten ist auch das mobilitätsbezogene Kompensationsverhalten der Bevölkerung in einer Krise. So kam zwar der Pendlerverkehr während der Corona Pandemie praktisch zum Erliegen. Im Gegensatz dazu nahm der Wochenendverkehr jedoch signifikant zu. Folgende vier Eskalationsstufen im Fern-, Regional- und Ortsverkehr sind vorgesehen und im Anhang 1 festgelegt und können abgestimmt auf die Massnahmen zur Reduktion der Mobilität angeordnet werden:</i></p>	Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.
Art. 3 – Erläuterungen zu Stufe 1	<p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>[...] Die zusätzlichen Transportleistungen in der Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag stellen sicher, dass mit einer Taktverdichtung die Anzahl der täglichen Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler bewältigt werden kann. [...]</i></p>	Der Schulverkehr bildet ein eigenes wichtiges Segment, das nicht mit den (Berufs-)Pendler:innen zusammengefasst werden soll.

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 4	<p><u>Reduktion des Güterverkehrs</u></p> <p>Ergänzungsantrag:</p> <p><i>Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</i></p>	<p>Im Normalfall sind der Personenverkehr und der Güterverkehr bei Ereignissen und Beeinträchtigungen rechtlich gleichgestellt. Davon wird im Bewirtschaftungsmodell gezielt und im Sinne der Versorgung des Landes abgewichen.</p> <p>Aus diesem Grund ist eine rechtliche Klarstellung auf Ebene dieser Verordnung nötig, wonach der Güterverkehr auf der Schiene in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr hat. Dieser wichtige Grundsatz des Bewirtschaftungsmodells erschliesst sich aus Artikel 4 so wie dieser zurzeit geschrieben ist, nicht automatisch und kann im bisherigen Text leicht übersehen werden.</p>
Art. 5, Abs. 3	<p><u>Information und Koordination</u></p> <p>Änderungsantrag:</p> <p><i>Bund und Kantone tragen informieren die Öffentlichkeit über die</i> in ihrem Zuständigkeitsbereich <i>mittels</i> flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierender Personen <i>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.</i></p>	<p>Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.</p>

Artikel, Ziffer (Anhang) Article, chiffre (annexe) Articolo, numero (allegato)	Antrag Proposition Richiesta	Begründung / Bemerkung Justification / Remarques Motivazione / Osservazioni
Art. 8	<u>Vollzug</u> Ergänzungsantrag, neuer Absatz: <i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragen Organisationen für die Systemführung sicher.</i>	Es ist zwingend auch ein Hinweis zu geben zum im öV geltenden Vollzug; die BVOöV bezieht sich auf das LVG, auf die für die Koordination im Verkehr geltende spezifische Verordnung VKOVE (zukünftig VKOVA) wird nur indirekt über den Geltungsbereich verwiesen.