

**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](mailto:thomas.waelchli@energiestiftung.ch), 044 275 21 23

Bitte senden Sie Ihre Stellungnahme elektronisch an [energie@bwl.admin.ch](mailto: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](mailto: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](mailto: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.

<b>Artikel, Ziffer (Anhang)</b> <b>Article, chiffre (annexe)</b> <b>Articolo, numero (allegato)</b>	<b>Antrag</b> <b>Proposition</b> <b>Richiesta</b>	<b>Begründung / Bemerkung</b> <b>Justification / Remarques</b> <b>Motivazione / Osservazioni</b>
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><b><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></b></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 <b>sowie Schülerinnen und Schüler</b> bewältigt werden kann. [...]</i></p>	Der Schulverkehr bildet ein eigenes wichtiges Segment, das nicht mit den (Berufs-)Pendler:innen zusammengefasst werden soll.

<b>Artikel, Ziffer (Anhang)</b> <b>Article, chiffre (annexe)</b> <b>Articolo, numero (allegato)</b>	<b>Antrag</b> <b>Proposition</b> <b>Richiesta</b>	<b>Begründung / Bemerkung</b> <b>Justification / Remarques</b> <b>Motivazione / Osservazioni</b>
Art. 4	<p><u>Reduktion des Güterverkehrs</u></p> <p>Ergänzungsantrag:</p> <p><b><i>Der Güterverkehr auf der Schiene hat in einer Mangellage Priorität vor dem Personenverkehr.</i></b></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><b><i>Bund und Kantone <del>tragen</del> informieren die Öffentlichkeit über die</i></b> in ihrem Zuständigkeitsbereich <b><i>mittels</i></b> flankierender Massnahmen zur Reduktion der Anzahl zu transportierender Personen <b><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></b></p>	<p>Vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen.</p>

<b>Artikel, Ziffer (Anhang)</b> <b>Article, chiffre (annexe)</b> <b>Articolo, numero (allegato)</b>	<b>Antrag</b> <b>Proposition</b> <b>Richiesta</b>	<b>Begründung / Bemerkung</b> <b>Justification / Remarques</b> <b>Motivazione / Osservazioni</b>
Art. 8	Vollzug  Ergänzungsantrag, neuer Absatz:  <b><i>Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die Koordination mit den beauftragen Organisationen für die Systemführung sicher.</i></b>	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.