



Aktenzeichen: / BAV-200-00012/00004/00002/00001/00005/00001

Juli 2019

---

# Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung)

## Erläuterungen

---

### 1 Einleitung

Die eidgenössischen Räte verabschiedeten am 28. September 2018<sup>1</sup> das Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI). Mit dem OBI-Mantelerlass werden zehn bestehende Bundesgesetze teilrevidiert. Dabei erfahren das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957<sup>2</sup> (EBG) und das Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009<sup>3</sup> (PBG) die meisten Änderungen.

Der OBI-Mantelerlass fördert die Transparenz im schweizerischen Bahnsystem, reduziert Diskriminierungspotenziale, erhöht die Effizienz und trägt so zur langfristigen Verbesserung des heutigen Systems bei. Im Fokus von OBI stehen die Überführung der Trassenvergabestelle (TVS) in eine unabhängige Anstalt des Bundes mit zusätzlichen Kompetenzen, die Schaffung einer gesetzlichen Basis für Systemführerschaften, die Einräumung von Mitwirkungsrechten für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei der Fahrplan- und Investitionsplanung und die Stärkung der Schiedskommission für den Eisenbahnverkehr (SKE) sowie deren Umbenennung in RailCom. Zudem werden mit OBI die Rechte der Passagiere verstärkt.

Diese Gesetzesänderungen erfordern Präzisierungen auf Verordnungsstufe. Betroffen sind zehn bestehende Verordnungen. Ferner liegt ein Entwurf für eine neue Verordnung über die TVS vor.

---

<sup>1</sup> BBL 2018 6051

<sup>2</sup> SR 742.101

<sup>3</sup> SR 745.1

## 2 Grundzüge der Verordnungsanpassungen

### 2.1 Trassenvergabestelle

Die TVS soll in Zukunft als unabhängige Stelle des Bundes die Erstellung eines diskriminierungsfreien Fahrplans gewährleisten. Ihre Rechtsform als öffentlich-rechtliche Anstalt entspricht den Vorgaben des Bundesrates zur Corporate Governance bezüglich der Steuerung von verselbständigten Einheiten. Die Organe der TVS sind der Verwaltungsrat, die Geschäftsleitung und die Revisionsstelle.

In einer neuen Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV) sollen die Zuständigkeit der TVS, die einzelnen Aufgaben, der Beizug Dritter für die Fahrplanerstellung, die Übermittlung von Informationen sowie die Gebühren geregelt werden. Zudem sind bestehende Verordnungen dahingehend anzupassen, dass bestimmte, derzeit den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) übertragene Aufgaben neu von der TVS wahrgenommen werden

### 2.2 Mitwirkungsrechte

EVU und Anschliesser sind direkt von den Investitionsentscheiden der ISB betroffen. Das Gesetz schreibt deshalb vor, dass sie einen besseren Zugang zu den Informationen der ISB erhalten. Zudem sichert es den im Netzzugang tätigen EVU und den Anschliessern neben einem Informationsrecht auch ein Mitwirkungsrecht zu. Die Details zum Mitwirkungsprozess sowie zu den Rekursmöglichkeiten werden auf Verordnungsebene festgehalten.

### 2.3 Systemführerschaften

Übergeordnete Aufgaben des Infrastrukturbetriebs oder der Infrastrukturentwicklung (Systemaufgaben) können von einer sogenannten Systemführerin für mehrere Unternehmen wahrgenommen werden (Systemführerschaften). Das Bundesamt für Verkehr (BAV) kann eine Systemführerschaft im Bereich Infrastruktur dann in Auftrag geben, wenn ein Effizienzsteigerungspotenzial besteht, dadurch die Interoperabilität verbessert wird oder einheitliche Lösungen im Interesse der Kundschaft des öffentlichen Verkehrs sind. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn eine Systemführerin die Verantwortung für die Entwicklung oder Weiterentwicklung eines technischen Systems übernimmt. Sie tut dies stellvertretend für die betroffenen EVU und arbeitet mit diesen eng zusammen.

In erster Linie sollen alle bereits bestehenden und vom BAV beauftragten Systemführerschaften auf eine einheitliche rechtliche Grundlage gestellt werden. Das BAV kann weitere Systemführerschaften in Auftrag geben. Die Verordnung regelt die Einzelheiten der Systemführungsverträge sowie den Einbezug der RailCom.

### 2.4 RailCom

Mit OBI erhält die Regulierungsbehörde zusätzliche Kompetenzen, um den diskriminierungsfreien Netzzugang zu gewährleisten. Im Rahmen der gängigen schweizerischen Praxis für Regulierungsbehörden (EiCom, ComCom, PostCom) wird die bisherige SKE in RailCom umbenannt. Die Grundsätze zu den

Gebühren und Abgaben sowie zur Zusammenarbeit mit den zuständigen Regulierungsstellen der EU-Staaten werden neu auf Verordnungsebene festgelegt. Zudem tritt die neue Bezeichnung RailCom in der Verordnung an die Stelle der bisherigen Bezeichnung (Schiedskommission).

Die Stärkung der Regulierungsbehörde RailCom erfordert gemäss Botschaft des Bundesrates vom 16. November 2016<sup>4</sup> zur Organisation der Bahninfrastruktur die Schaffung einer zusätzlichen Vollzeitstelle.

## **2.5 Passagierrechte**

Die gesetzlichen Regelungen für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Ausfälle betreffen nur konzessionierte Transportunternehmen und somit nicht Buslinien, welche ausschliesslich grenzüberschreitende Reisende befördern und nicht konzessioniert, sondern bewilligt sind. Der Bundesrat kündigte in seiner Botschaft zu OBI jedoch bereits an, im Sinne einer Verbesserung der Passagierrechte und einer Vereinheitlichung der Wettbewerbsbedingungen auch die Vorschriften im grenzüberschreitenden Busverkehr dem europäischen Standard anpassen zu wollen. Die vorgeschlagene Änderung der Verordnung vom 4. November 2009<sup>5</sup> über die Personenbeförderung (VPB) orientiert sich an den in der EU bereits seit Jahren geltenden Vorschriften.

Mit OBI wurde der Rahmen für die Übernahme der EU-Passagierrechte im Eisenbahnverkehr geschaffen. Bewusst überliess das Parlament dem Bundesrat die Kompetenz, die Einzelheiten auf Verordnungsstufe zu regeln. Im Vordergrund stehen die praktischen Bedürfnisse der Reisenden bei Unfällen, das Recht auf Informationen, die Rechte von Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, die Fortsetzung der Fahrt, die Weiterreise mit einer geänderten Streckenführung sowie die Fahrpreiserstattung und Hilfeleistung bei einer Annullierung oder Verzögerung der Abfahrt.

Das BAV ist als Aufsichtsbehörde für die Wahrung der Passagierrechte und für die Überwachung ihrer Umsetzung verantwortlich. Dadurch erhöht sich gemäss OBI-Botschaft aus dem Jahr 2016 der Bedarf an personellen Ressourcen im Umfang einer Vollzeitstelle.

## **2.6 Diverses**

Die Vorlage beinhaltet weitere Ordnungsanpassungen, die Verbesserungen, Bereinigungen oder kleinere Änderungen in Einzelbereichen betreffen.

---

<sup>4</sup> BBI 2016 8661

<sup>5</sup> SR 745.11

### 3 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

(In runden Klammern wird auf die jeweilige einschlägige gesetzliche Grundlage verwiesen.)

#### 3.1 Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung vom 25. November 1998<sup>6</sup>

*Anhang 1, Ziffer VII 2.2.3*

Die Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung enthält eine abschliessende Liste aller einschlägigen Verwaltungsstellen und Anstalten. Als solche ist neu auch die TVS in den Anhang aufzunehmen.

#### 3.2 Gebührenverordnung BAV vom 25. November 1998<sup>7</sup>

Nach dem Gesetz muss sich auch die RailCom teilweise über Gebühren finanzieren; der Bundesrat soll hierzu die nötigen Vorschriften erlassen. Eine eigene Verordnung wäre dafür nicht zweckmässig, daher soll die bestehende Gebührenverordnung des BAV entsprechend angepasst werden. Weil sich damit ihr Geltungsbereich erweitert, erhält sie einen neuen Titel und die Zweckbestimmung wird ergänzt.

*Art. 1 Bst. d*

Da die Vorschriften der Allgemeinen Gebührenverordnung vom 8. September 2004<sup>8</sup> nicht ausreichen, um die Gebühren der RailCom abschliessend zu regeln, wird die bestehende Gebührenverordnung BAV (neu: Gebührenverordnung für den öffentlichen Verkehr) ergänzt. Das betrifft auch den Zweckartikel. Mit OBI (Art. 40a<sup>quinquies</sup> EBG) gelten für das Klageverfahren vor der RailCom die Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968<sup>9</sup> (VwVG), insbesondere Artikel 63–69 VwVG, sinngemäss. Somit findet die Gebührenverordnung BAV auf das Klageverfahren vor der RailCom keine Anwendung.

*Art. 13 Gebühren- und Abgabenverfügung*

Inhalt und Titel des Artikels stimmen nicht überein. Deshalb werden im Artikel zusätzlich zu den Abgaben neu auch die Gebühren erwähnt.

*Art. 26*

Der Gebührensatz der RailCom von 100 bis 250 Franken pro Arbeitsstunde entspricht den Ansätzen der anderen Regulatoren im Infrastrukturbereich.

---

<sup>6</sup> SR 172.010.1

<sup>7</sup> SR 742.102

<sup>8</sup> SR 172.041.1

<sup>9</sup> SR 172.021

### **3.3 Verordnung vom 14. Oktober 2015<sup>10</sup> über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV)**

#### *Art. 7 Abs. 2*

Das Eisenbahngesetz sieht vor, dass die TVS die Investitionspläne der ISB veröffentlichen soll, damit die EVU und Anschliesser ihr Mitwirkungsrecht wahrnehmen können. Die KPFV beauftragt das BAV, diese Unterlagen für Dritte zugänglich zu machen.

#### *Art. 24 Abs. 4–6 Investitionsplan und Mitwirkung*

EVU und Anschliesser sind daran interessiert, dass der Verkehr flüssig und effizient abgewickelt werden kann und dass die notwendigen Kapazitäten für das Rangieren und Formieren der Züge verfügbar sind. Das Eisenbahngesetz gibt ihnen deshalb ein Mitwirkungsrecht in der Investitionsplanung der ISB. Eine solche Mitwirkung findet bereits heute auf verschiedenen Ebenen statt. Das im Gesetz formulierte Recht soll spätestens dann greifen, wenn der Investitionsplan durch die ISB festgelegt wird. Das Mitwirkungsrecht besteht darin, Auskünfte und Begründungen zu erhalten und dazu Stellung nehmen zu können. Es sieht jedoch keine Rechtsmittel vor. Hingegen soll es den interessierten Unternehmen freigestellt sein, ihre Anliegen auch dem BAV zu unterbreiten, das die Investitionspläne im Rahmen des Leistungsvereinbarungs-Controllings prüft und mit den ISB bespricht. Aber auch hier bleibt dieses Mitwirkungsrecht ohne Rechtsmittel.

Ein formelles Rechtsmittel besteht, wenn eine Diskriminierung behauptet wird. Für diese Beurteilung ist die RailCom zuständig. Sie kann aber nur darüber befinden, ob das Verfahren diskriminierend war. Die inhaltliche Beurteilung der Investitionsentscheide verbleibt beim BAV.

Von den ISB wurde die Frage aufgeworfen, ob die Verordnung das Mitwirkungsrecht gegenüber dem Plangenehmigungsverfahren abgrenzen müsse. Eine solche Notwendigkeit besteht nicht, da das Mitwirkungsrecht durch das Eisenbahngesetz ganz klar in den Kontext der Investitionsplanung gesetzt wird und nicht in den Bereich der Detailprojektierung, welche viel später erfolgt.

#### *Art. 33 Abs. 1 und 1<sup>bis</sup>*

Die heutige Regelung über die Umsetzungsvereinbarungen (Zuständigkeit des UVEK) hat sich grundsätzlich bewährt. Sie ist jedoch wenig geeignet für Umsetzungsvereinbarungen kleineren Umfangs, insbesondere für solche, die nur die Projektierung regeln, und für die Änderung bestehender Vereinbarungen. Bis eine Anpassung des Eisenbahngesetzes erfolgt sein wird – was Zeit in Anspruch nimmt –, soll eine Übergangsregelung auf Verordnungsebene getroffen werden.

#### *Art. 37a*

Die Verträge über die Systemaufgaben sind im Eisenbahngesetz detailliert geregelt. Als einzige Detailfestlegung drängt es sich auf, eine jährliche Kündigungsmöglichkeit für Systemführungsverträge auf das Ende eines Jahres mit einer Frist von 12 Monaten vorzusehen. Damit werden sowohl die Interessen der

---

<sup>10</sup> SR 742.120

Systemführerin wie auch jene des BAV angemessen berücksichtigt. Die Fristen sind in Übereinstimmung mit der Finanzierung, die über jährliche Zahlungskredite erfolgt.

### **3.4 Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998<sup>11</sup> (NZV)**

#### *Ersatz eines Ausdrucks*

Mit dieser Generalanweisung wird aufgrund der neuen Zuständigkeiten an den erwähnten Stellen der Ausdruck «Infrastrukturbetreiberin» durch «Trassenvergabestelle» ersetzt.

#### *Art. 11 Abs. 4*

Diese Änderung drängt sich auf, um der TVS in begründeten Fällen Flexibilität bei der Trassenzuweisung zu ermöglichen.

#### *Art. 11b Abs. 1bis, 2 erster Satz und 5 erster Satz*

Das Vorgehen im Falle von geplanten Einschränkungen richtet sich nach EU-Recht. Bei Streckensperren ist neu die TVS statt die ISB für die Umleitungstrassen zuständig. Die Veröffentlichung 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode bezweckt die Aktualisierung der Information über die Einschränkung.

#### *Art. 12a Abs. 4*

Da TVS und ISB nicht mehr identisch sind, müssen die jeweiligen Aufgaben zugewiesen werden (Abs. 1 und 2). Die Pflicht, die auf überlasteten Strecken getroffenen Massnahmen (Abs. 3) durch das BAV genehmigen zu lassen, kann, nachdem die TVS nun unabhängig ist, entfallen.

#### *Art. 12b*

Die NZV verpflichtet die ISB bisher nicht zur Erstellung einer Rahmenkapazitätserklärung; diese ist hingegen Bestandteil des einschlägigen EU-Rechts. Für die Erleichterung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf der Schiene ist Schweiz bestrebt, ihre einschlägigen Rechtsvorschriften mit dem EU-Recht so weit wie möglich zu harmonisieren. Neu wird die TVS deshalb eine Rahmenkapazitätserklärung veröffentlichen, wie dies im angrenzenden Ausland bereits heute der Fall ist.

#### *Art. 12c Abs. 3*

Das Recht, die Einzelheiten des Bietverfahrens zu regeln, geht vom BAV an die TVS über.

#### *Art. 14 Abs. 1 dritter Satz, Abs. 2 erster Satz und Abs. 5*

Der Artikel definiert die verschiedenen Rollen der ISB und der TVS im Störfall.

---

<sup>11</sup> SR 742.122

*Art. 25 RailCom*

Aufgrund der Umbenennung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr in RailCom und der Präzisierung ihrer Aufgaben, insbesondere die Verpflichtung zum Austausch mit den Regulierungsstellen der EU-Staaten, wird der Artikel neu gefasst.

*Art. 26 Abs. 1*

Die Einsichtsrechte des BAV und der RailCom sind bereits in umfassender Weise im Gesetz festgelegt.

*Art. 27 Abs. 1 und 3*

Wie bereits mit dem OBI-Gesetz wird der Begriff «Widerruf» durch «Entzug» ersetzt. Die Begriffe Entzug und Widerruf sollen neu einheitlich verwendet werden. Beim Entzug handelt es sich um eine Rechtsfolge rechtswidrigen Handelns; der Entzug ist daher entschädigungslos zulässig. Der Widerruf hingegen erfolgt aufgrund eines überwiegenden öffentlichen Interesses trotz rechtmässigen Handelns des Konzessionsinhabers, weshalb der Widerruf eine Entschädigungspflicht auslöst.

### **3.5 Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983<sup>12</sup>**

*Art. 5b Abs. 4*

Im Sinne einer einheitlichen Terminologie (vgl. Erläuterungen zu Art. 27 Abs. 1 und 3 NZV) handelt es sich hier um die Regelung eines Entzugs.

*Art. 15f Abs. 1 und 3*

Bei der Übernahme der Richtlinie 2008/57/EG<sup>13</sup> über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Interoperabilitätsrichtlinie) hat sich die Schweiz dazu verpflichtet, ein Infrastrukturregister nach den europäischen Vorschriften einzurichten. Das Infrastrukturregister wird durch die TVS geführt. Die ISB eines Normalspurnetzes müssen sich zwingend darin eintragen; alle anderen ISB können es auf freiwilliger Basis nutzen. Zwar dient das schweizerische Infrastrukturregister als Grundlage für das europäische Register, es bleibt für die innerstaatlichen Verfahren der Schweiz jedoch weiterhin zugänglich. Das BAV regelt die Nutzung des Registers auf Verfahrensebene, die TVS ist für die Führung des Registers zuständig.

*Art. 15v Abs. 5*

Im Sinne einer einheitlichen Terminologie (vgl. Erläuterungen zu Art. 27 Abs. 1 und 3 NZV) handelt es sich hier um die Regelung eines Entzugs.

---

<sup>12</sup> SR 742.141.1

<sup>13</sup> Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung), ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

### **3.6 Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016<sup>14</sup> (GüTV)**

#### *Art. 6a Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene*

Gemäss Artikel 25 Absatz 2 des Gütertransportgesetzes vom 25. September 2015<sup>15</sup> (GüTG) kann der Bundesrat Vorschriften erlassen, um Diskriminierungen in Zusammenhang mit dem Gütertransport auf der Schiene zu verhindern. Bei Dienstleistungen, die im Rahmen der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen einer Eisenbahninfrastruktur (z. B. einem Formations- oder Annahmehof) und Anschlussgleisen oder Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) erbracht werden, besteht ein gewisses Diskriminierungspotenzial, da solche Dienstleistungen an einem Bahnhof in der Regel aufgrund der Grössenvorteile nur von einem einzelnen Unternehmen erbracht werden. Mit den Bestimmungen zur Einhaltung der Regeln, die für Dritte gelten, bei Erbringung von Leistungen für den eigenen Bedarf und zur Gleichbehandlung von Dritten sowie den damit verbundenen Publikationspflichten wird solchen Diskriminierungen massgeblich vorgebeugt. Die Bestimmungen von Artikel 6 GüTV werden auf den räumlichen Bereich ausserhalb des Anschlussgleises bzw. der Umschlaganlage ausgedehnt. Dabei wird das Gebot der Diskriminierungsfreiheit nur bezüglich der «verkehrlichen» Dienstleistungen (z. B. Rangieren) geregelt, das Diskriminierungsfreiheitsgebot bezüglich der Infrastruktur ist weiterhin über den Netzzugang geregelt. Die RailCom ist für die Überwachung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Güterverkehr auf der Schiene zuständig.

### **3.7 Seilbahnverordnung vom 21. Dezember 2006<sup>16</sup>**

#### *Art. 60 Abs. 3*

Im Sinne einer einheitlichen Terminologie (vgl. Erläuterungen zu Art. 27 Abs. 1 und 3 NZV) handelt es sich hier um die Regelung eines Entzugs.

### **3.8 Verordnung vom 4. November 2009<sup>17</sup> über die Personenbeförderung**

#### *Art. 11 Flughafentransfers*

(Art. 9 Abs. 1 und 2 PBG)

Artikel 11 Absatz 1 wurde aufgehoben; sein Inhalt findet sich neu in Artikel 9 Absatz 2 PBG. Zudem wurden einige Anpassungen vorgenommen. Neu ist präzisiert, dass es sich bei den konzessionierten Verkehrsangeboten um Angebote für den Fernverkehr handelt (Art. 9 Abs. 2 Bst. b Ziff. 1 PBG). Des Weiteren wird bestimmt, dass jede neue Transportleistung im Regionalverkehr die bestehenden Angebote zu ergänzen hat. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

---

<sup>14</sup> SR 742.411

<sup>15</sup> SR 742.41

<sup>16</sup> SR 743.011

<sup>17</sup> SR 745.11

Der geltende Artikel 11 Absatz 2 bezieht sich auf Angebote im Regionalverkehr; er wird angepasst, um dem neuen Wortlaut Rechnung zu tragen.

*Art. 12 Abs. 3*

Dieser Artikel strebt eine Vereinfachung der Bearbeitung der Konzessionsgesuche an, die neu elektronisch eingereicht werden können.

*Art. 22 Entzug der Konzession*

In Artikel 9 Absätze 3 und 4 PBG ist der Entzug der Konzession bereits ausführlich geregelt.

*Art. 47 Entzug der Bewilligung*

(Art. 9 Abs. 3 Bst. b PBG)

Im Sinne einer einheitlichen Terminologie (vgl. Erläuterungen zu Art. 27 Abs. 1 und 3 NZV) handelt es sich hier um die Regelung eines Entzugs.

*Art. 52a Rechte von Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität im bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr*

Gerade im Bereich des bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehrs weist das eidgenössische gegenüber dem europäischen Recht Lücken auf. Dies betrifft insbesondere die Vorgaben hinsichtlich der Rechte von Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität. Da der grenzüberschreitende Linienbusverkehr bewilligungs- und nicht konzessionspflichtig ist, finden die für den öffentlichen Verkehr relevanten Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes – mit Ausnahme des Diskriminierungsverbotes – keine Anwendung. Artikel 52a VPB schliesst diese Lücke. Durch den Verweis auf die einschlägigen Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 181/2011<sup>18</sup> entsprechen nun auch die schweizerischen Vorgaben dem europäischen Standard. Die Übernahme der Verordnung im bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr ist aufgrund des internationalen Charakters dieses Verkehrsangebotes sinnvoll. Für die im EU-Raum zurückgelegte Strecke müssen die Vorschriften bereits heute umgesetzt werden.

*Art. 55 Zuständigkeit*

Zusätzlich zur Zuständigkeit für den Widerruf wird auch die Zuständigkeit für den Entzug von Bewilligungen erwähnt.

*Art. 55b Informationspflicht*

(Art. 15a PBG)

---

<sup>18</sup> Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004; Fassung gemäss ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1.

Während in Artikel 15a PBG die Pflicht zur Information bei Verspätungen und Ausfällen von Verbindungen in allgemeiner Weise festgehalten wird, orientieren sich die Ausführungsbestimmungen von Artikel 55b VPB am Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007<sup>19</sup>. Sie geben im Detail vor, welche Informationen den Reisenden vor Antritt der Fahrt (Art. 55b Abs. 1 VPB) und während der Fahrt (Art. 55b Abs. 2 VPB) bekanntzugeben sind.

Im Umkehrschluss lässt sich vor diesem Hintergrund, insbesondere in Bezug auf mögliche Fahrpreisentschädigungen gemäss den Artikeln 61 und 61b VPB, keine Pflicht der Reisenden ableiten, hinsichtlich etwaiger Verspätungen, Ausfälle und alternativer Reiserouten aktiv Informationen einholen zu müssen. Vielmehr stehen mit den Artikeln 15a PBG und 55b VPB die Transportunternehmen in der Pflicht, die Fahrgäste möglichst frühzeitig über mögliche Verspätungen, Ausfälle und Alternativrouten zu informieren. Andererseits haben die Reisenden ihrerseits die von den Transportunternehmen angegebenen Informationen zu berücksichtigen. Reisende, die diese Informationen ignorieren und beispielsweise einen Zug besteigen, über dessen Verspätung sie das Transportunternehmen bereits informiert hat, haben keinen Anspruch auf eine Fahrpreisentschädigung, wenn sie über Alternativen mit kürzeren Verspätungen informiert worden sind, sich jedoch dagegen entschieden haben. Unter solchen Umständen würde die Geltendmachung eines Anspruchs auf Entschädigung gegen Treu und Glauben verstossen.

#### *Art. 55c Beschwerden*

(Art. 18 Abs. 1 Bst. c PBG)

Der Wortlaut von Artikel 55c VPB orientiert sich weitestgehend an demjenigen von Artikel 27 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007<sup>20</sup>. Insbesondere haben die Fahrgäste nun die Möglichkeit, ihre Beschwerde bei jedem beteiligten Unternehmen einzureichen. Das bedeutet, dass der Fahrgast seine Beschwerde theoretisch bei jedem Transportunternehmen einreichen kann, das in seine Reise involviert war. In der Praxis wird der Fahrgast seine Beschwerde in der Regel bei demjenigen Unternehmen einreichen, bei dem er einen Nachteil erlitten hat. Es darf ihm jedoch kein Nachteil erwachsen, wenn er seine Beschwerde bei einem beteiligten Unternehmen einreicht, das für den erlittenen Schaden nicht unmittelbar verantwortlich ist. Gerade im Falle von Verspätungen ist für Reisende möglicherweise nur schwer erkennbar, wo diese entstanden sind und wo sie ihren Anspruch auf Fahrpreiserstattung oder -entschädigung geltend machen können. Dasjenige an der Reise beteiligte Unternehmen, bei dem der Anspruch geltend gemacht wird, hat diesen deshalb auch dann auszurichten, wenn die der Beanstandung zugrundeliegenden Ursachen nicht ihm zuzurechnen sind. Dem betroffenen Transportunternehmen steht es jedoch offen, die so erstatteten Beträge bei dem für den Schaden verantwortlichen Transportunternehmen auf dem zivilrechtlichen Weg zurückzufordern.

Gestützt auf diese Bestimmung wird auch der Anhang Ziffer I Buchstabe o VPB dahingehend angepasst, dass im Rahmen von Konzessionsgesuchen der Transportunternehmen der Nachweis über das Vorliegen eines Verfahrens zur Beschwerdebearbeitung zu erbringen ist.

---

<sup>19</sup> Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14.

<sup>20</sup> Siehe Fussnote zu Art. 55b.

*Art. 61 Fahrpreisentschädigung*

(Art. 8 Abs. 2 und Art. 21b PBG)

Die Artikel 61 und 61a VPB stützen sich auf die Delegationen nach den Artikeln 8 Absatz 2 und 21b PBG. Somit gelten sie sowohl im konzessionierten Verkehr als grundsätzlich auch im bewilligten grenzüberschreitenden Personenverkehr. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr wird der Anwendungsbereich in den Artikeln 61 Absatz 1 und 61a Absatz 2 VPB auf den ausschliesslich grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr beschränkt, der wegen seines internationalen Charakters nicht konzessioniert ist. Von diesem Anwendungsbereich ausgenommen ist der grenzüberschreitende Linienbusverkehr. Für ihn gelten die auf ihn zugeschnittenen Vorgaben in Artikel 61b VPB.

Die Festlegung der Entschädigungshöhe auf 25 respektive 50 Prozent des bezahlten Fahrpreises orientiert sich an Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007<sup>21</sup> und stellt damit die angestrebte Harmonisierung im internationalen Umfeld sicher. Mit Artikel 61 VPB wird der Anspruch auf Fahrpreisentschädigung auf nationaler Ebene verankert.

Als bezahlter Fahrpreis gilt der Preis, der effektiv für den Fahrausweis bezahlt wurde. Das gilt auch für Fahrausweise, die mit einem Halbtaxabonnament gekauft wurden. Bei Rückreisebilletten kann sich der Fahrpreis je nach Konstellation halbieren, was im Einzelfall zu würdigen ist.

Die Verordnung unterscheidet zwischen Fahrpreisentschädigungen im konzessionierten Verkehr (Art. 61 VPB) und Verspätungen im grenzüberschreitenden bewilligten Linienbusverkehr (Art. 61b VPB). Ein massgeblicher Unterschied ist dabei der Zeitpunkt der Entstehung der Verspätung. Im Falle von Artikel 61 VPB handelt es sich um Verspätungen, welche zwischen dem Abfahrts- und dem Zielort entstanden sind. In Artikel 61b VPB hingegen begründen ausschliesslich Verspätungen bei der Abfahrt einen Entschädigungsanspruch. Diese Unterscheidung entspricht den in der EU geltenden Vorschriften. Hintergrund dafür ist, dass die Ankunftszeit von Fernbussen ab einer gewissen Streckenlänge von zahlreichen äusseren Faktoren abhängig ist, wie z. B. Berufsverkehr, Witterung, Strassenverhältnisse, Verkehrsunfälle etc.

Aufgrund der hohen Anzahl von Abonnementsinhaberinnen und -inhabern besteht ein grosses Interesse daran, dass auch diesen Personen das Recht auf eine angemessene Entschädigung für wiederholte Verspätungen und Ausfälle zusteht. Dies stellt Artikel 61 Absatz 2 VPB sicher. Der Gesetzgeber überlässt es den Transportunternehmen, entsprechende Entschädigungsbedingungen zu erlassen. In diesen Entschädigungsbedingungen müssen die Transportunternehmen auch die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung festlegen. Der Gesetzgeber macht den Transportunternehmen diesbezüglich ganz bewusst keine einschränkenden Vorgaben, da unterschiedliche Modelle in Frage kommen, wie diverse Beispiele aus dem EU-Raum zeigen. Die Entschädigungsbedingungen sind Bestandteil der Allgemeinen Vertragsbedingungen (AGB) der Personenbeförderungsverträge der Transportunternehmen.

---

<sup>21</sup> Siehe Fussnote zu Art. 55b.

Abonnementsinhaberinnen und -inhaber werden die erlittenen Verspätungen in der Regel nicht abschliessend nachweisen können, da sie über keinen Fahrausweis für eine bestimmte Strecke und einen definierten Zeitraum verfügen. Für die Geltendmachung eines Entschädigungsanspruchs ist es daher ausreichend, wenn sie glaubhaft machen können, dass sie von einer Verspätung im Sinne von Artikel 61 Absatz 1 VPB betroffen waren. Wie diese Glaubhaftmachung aussehen kann, ist in den Entschädigungsbedingungen der Transportunternehmen zu definieren und wird im Einzelfall zu prüfen sein.

Auch wenn der Artikel von den Entschädigungsbedingungen der einzelnen Transportunternehmen spricht, schliesst dies eine einheitliche Branchenregelung nicht aus. Ein solche brächte für die Transportunternehmen administrative Erleichterungen sowie ein für die Reisenden einfacheres und transparenteres System mit sich: Das ist für alle Beteiligten erstrebenswert und wird vom Gesetzgeber gewünscht. Es ist den Transportunternehmen überlassen, sich bezüglich der Entschädigungsbedingungen untereinander zu organisieren. Das BAV kann die jeweiligen Entschädigungsbedingungen im Rahmen seiner Aufsichtstätigkeit auf ihre Rechtskonformität hin überprüfen.

Im Zusammenhang mit der Glaubhaftmachung beziehungsweise Nachweisbarkeit geltend gemachter Entschädigungsansprüche stellen sich Fragen hinsichtlich des Datenschutzes. Aus den Artikeln 19 und 24 in Verbindung mit Artikel 56 Absatz 1 PBG ergibt sich, dass Verträge über den Transport von Personen und Reisegepäck durch die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs dem Privatrecht unterstehen. Da die Pflicht zum Ausrichten von Fahrpreisschädigungen auf solchen Transportverträgen basiert, ist sie ebenso privatrechtlich begründet. Daraus folgt, dass die Transportunternehmen bei der Abwicklung von Entschädigungsansprüchen privatrechtlich handeln und damit – gemäss Artikel 54 Absatz 1 PBG – den Artikeln 12–15 des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992<sup>22</sup> über den Datenschutz (DSG) unterstehen. Unter diesen Umständen ist es beispielweise nicht möglich, ohne angemessene Information und freiwillig erteilte Einwilligung der Reisenden Standort- oder Mobilitätsdaten zu sammeln (Art. 4 Abs. 5 DSG). Die betroffenen Reisenden müssten somit wissen, welche Daten zu welchem Zweck wie lange bearbeitet werden. Bei Bewegungsdaten kann zudem nicht ausgeschlossen werden, dass Persönlichkeitsprofile entstehen, weshalb unter Umständen eine ausdrückliche Einwilligung notwendig wäre. Eine generelle Sammlung von Standort- und Mobilitätsdaten auf Vorrat zum Zwecke des Nachweises einer Verspätung wäre nicht verhältnismässig. Handelt es sich um besonders schützenswerte Personendaten oder Persönlichkeitsprofile, ist eine formelle gesetzliche Grundlage erforderlich. Des Weiteren dürfen Anträge von Reisenden auf Ausrichtung einer Fahrpreisschädigung zwar aus buchhalterischen Gründen aufbewahrt, aufgrund des Zweckbindungsprinzips jedoch nicht für andere Zwecke bearbeitet werden. Es wäre somit nicht statthaft, von den Transportunternehmen aus den aufbewahrten Anträgen Rückschlüsse bezüglich der Ausrichtung von Entschädigungen zu ziehen. Unter den gegebenen rechtlichen Voraussetzungen ist es den Transportunternehmen nicht möglich, ohne entsprechende Information und Einwilligung der Reisenden, Standort- und Mobilitätsdaten zu erheben beziehungsweise Anträge auf Fahrpreisschädigungen zu anderen als buchhalterischen Zwecken aufzubewahren und zu verwenden.

---

<sup>22</sup> SR 235.1

Höhere Gewalt, wie beispielsweise Naturkatastrophen, schliessen den Anspruch auf Fahrpreiseschädigung nicht aus. Der Gesetzgeber geht hier bewusst von der Kundenperspektive aus. Reisende bezahlen für die pünktliche Beförderung vom Abfahrts- zum Zielort. Ihnen soll durch Umstände, auf die sie keinen Einfluss haben und die sie nicht verschulden, kein Nachteil entstehen. Das europäische Recht sieht keine Haftungsbefreiung der Transportunternehmen aufgrund höherer Gewalt vor. Das bestätigte auch der Europäische Gerichtshof (EuGH) mit seinem Urteil vom 23. September 2013<sup>23</sup>. Aus all diesen Gründen wird gewollt auf eine Ausnahmeregelung verzichtet.

Die Auszahlung der Entschädigung hat in der Regel innert 30 Tagen seit Einreichung des Antrags auf Entschädigung zu erfolgen (Art. 61 Abs. 3 VPB). In Ausnahmefällen, z. B. aufgrund einer Häufung von Anträgen oder komplexer und schwierig zu prüfender Anträge kann in Einzelfällen von dieser dreissigtägigen Frist abgewichen werden.

Artikel 61 Absatz 4 VPB definiert den Mindestbetrag, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dies liegt im Interesse der Transportunternehmen. Eine unbegrenzte Entschädigungspflicht gegenüber den Reisenden bei Verspätungen würde den Verwaltungsaufwand für die Behandlung der Anträge derart aufblähen, dass er in keinem Verhältnis zum Interesse der Reisenden stehen würde, in allen Fällen eine Entschädigung zu erhalten. Diese Massnahme betrifft nur Kleinbeträge und stellt somit eine annehmbare Einschränkung dar. Grundsätzlich ist bei der Berechnung der Entschädigung auf den Fahrpreis abzustellen, der effektiv für eine Fahrt vom Ausgangs- zum Zielort bezahlt wurde. Nicht vorgesehen ist die Kumulation von Entschädigungsansprüchen: Jede einzelne Forderung wegen einer Verspätung muss den Mindestbetrag erreichen. Für Abonnemente ist diese Regelung jedoch aus mehreren Gründen nicht praktikierbar. Zum einen ist der Wert einer mit dem Abonnement zurückgelegten Fahrt schwierig zu berechnen, zum anderen ist davon auszugehen, dass eine einzelne Fahrt kaum je den für die Entschädigung relevanten Mindestbetrag erreicht. Deshalb stellt Artikel 61 Absatz 2 VPB die Berechnung der Entschädigungen für Abonnementsinhaberinnen und -inhaber auf wiederholte Verspätungen und Ausfälle ab.

Um den administrativen Aufwand für die Behandlung von Entschädigungsgesuchen nicht unnötig aufzublähen, wird der Betrag, unter dem die Unternehmen keine Entschädigung schulden, auf höchstens 10 Franken festgelegt. Bei einem geringfügigen administrativen Aufwand dürfen und sollen die Unternehmen selbstverständlich auch Entschädigungen ausrichten, die unter diesem Betrag liegen.

Aufgrund der technologischen Entwicklungen (z. B. vereinfachte Trackingmöglichkeiten auf freiwilliger Basis) ist davon auszugehen, dass sich der administrative Aufwand für die Transportunternehmen in Zukunft reduzieren wird. Vor diesem Hintergrund bestünde seitens der Transportunternehmen kein Grund mehr, in allen Fällen am Mindestbetrag von 10 Franken festzuhalten. Sofern erforderlich, wird der Gesetzgeber dieser Entwicklung im Rahmen einer Anpassung der Verordnung Rechnung tragen.

Artikel 55b VPB definiert, welche Informationen den Reisenden vor und während der Reise durch die Transportunternehmen verfügbar zu machen sind. Die Transportunternehmen sollten auch selber ein Interesse daran haben, Reisende möglichst frühzeitig über etwaige Verspätungen zu informieren. Aus

---

<sup>23</sup> Urteil des Gerichtshofs (Erste Kammer) vom 26. September 2013, Rechtssache C-509/11.

diesem Grund wird Artikel 61 Absatz 5 VPB aufgenommen: Er hält den impliziten Schluss aus Artikel 55b VPB dahingehend explizit fest, dass Reisende keinen Entschädigungsanspruch geltend machen können, wenn sie vom Transportunternehmen bereits vor dem Kauf eines Fahrausweises über eine Verspätung informiert wurden. Darunter fallen auch geplante und vorhersehbare Verspätungen aufgrund von Baustellen.

Artikel 61 Absatz 5 VPB definiert weiter, dass für die Geltendmachung eines Entschädigungsanspruchs die zwischen Ausgangs- und Zielort (Reisekette) entstandene Verspätung massgebend ist. Reisende müssen hierfür die Fortsetzung der Reise mit geänderter Streckenführung oder mit anderen Verkehrsmitteln in Kauf nehmen, andernfalls entfällt ein etwaiger Entschädigungsanspruch.

#### *Art. 61a Verspätung: Unterstützung*

(Art. 8 Abs. 2 VPB und Art. 21c PBG)

Wie in den Erläuterungen zu Artikel 61 erwähnt, stützt sich auch Artikel 61a auf die Delegationen nach den Artikeln 8 Absatz 2 und 21b PBG. Es wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Artikel 61a VPB orientiert sich am Wortlaut von Artikel 18 der Verordnung (EG) 1371/2007<sup>24</sup>. Er konkretisiert Artikel 21c PBG dahingehend, dass er detailliert festlegt, was den Reisenden bei einer Verspätung zur Verfügung zu stellen respektive anzubieten ist.

In Abweichung zur Verordnung (EG) 1371/2007<sup>25</sup> scheint es nicht erforderlich, die Eisenbahnunternehmen dazu zu verpflichten, auf Anfrage des Fahrgastes auf dem Fahrausweis im jeweiligen Fall zu bestätigen, dass der Verkehrsdienst verspätet war, zum Verpassen eines Anschlusses geführt hat oder ausgefallen ist (Art. 18 Abs. 4 der Verordnung (EG) 1371/2007<sup>26</sup>). Es ist kein Grund ersichtlich, wieso die Eisenbahnunternehmen (auch ohne rechtliche Grundlage) eine solche Dienstleistung verweigern sollten.

Ähnliches gilt für Artikel 18 Absatz 5 der Verordnung (EG) 1371/2007<sup>27</sup>, die den Eisenbahnunternehmen vorschreibt, bei der Anwendung der Absätze 1, 2 und 3 ein besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie etwaigen Begleitpersonen zu richten. Gestützt auf das Diskriminierungsverbot versteht sich von selbst, dass die Bestimmungen von Artikel 61a VPB für alle Reisenden gleichermassen gelten.

#### *Art. 61b Besondere Ansprüche der Reisenden bei Verspätungen im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr*

(Art. 8 Abs. 2 VPB)

---

<sup>24</sup> Siehe Fussnote zu Art. 55b.

<sup>25</sup> Siehe Fussnote zu Art. 55b.

<sup>26</sup> Siehe Fussnote zu Art. 55b.

<sup>27</sup> Siehe Fussnote zu Art. 55b.

Wie bereits zu Artikel 61 Absatz 1 VPB erwähnt, bezieht sich Artikel 61b VPB im Unterschied zu Artikel 61 VPB auf die Abfahrts- und nicht auf die Ankunftsverspätung. Er orientiert sich an Artikel 19 der Verordnung (EU) 181/2011<sup>28</sup>. Damit füllt er eine Regelungslücke und stellt die Gleichwertigkeit mit dem europäischen Recht her. Gerade dies ist im Bereich des grenzüberschreitenden Linienbusverkehrs von grossem Interesse.

#### *Art. 61c Vorschuss im Falle des Todes*

(Art. 44a PBG)

Die Bestimmung definiert den Mindestbetrag, welcher vom Eisenbahnunternehmen im Sinne von Artikel 44 PBG zu zahlen ist. Dieser beträgt nach Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung (EG) 1371/2007<sup>29</sup> 21 000 Euro. Unter Berücksichtigung des Wechselkurses sowie des Umstandes, dass die Folgekosten eines Todesfalls in der Schweiz höher sind als im EU-Raum, erscheint ein Vorschuss in Höhe von 40 000 Franken als angemessen.

### **3.9 Fahrplanverordnung vom 4. November 2009<sup>30</sup>**

#### *Art. 5 Fahrplan-Entwurf*

Aufgrund der künftigen Zuständigkeit wird der Begriff «Infrastrukturbetreiberinnen» durch den Begriff «Trassenvergabestelle» ersetzt.

### **3.10 Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV)**

#### *Art. 1 Zuständigkeiten*

Die Trassenvergabestelle (TVS) ist grundsätzlich für das interoperable Normalspurnetz zuständig. Welche Strecken als interoperabel gelten, ergibt sich aus der Eisenbahnverordnung<sup>31</sup>. Dazu kommt die Seetalbahn Lenzburg–Emmenbrücke(–Luzern). Diese gilt zwar nicht als interoperabel, wird aber aus praktischen Gründen (damit die Trassen für diese Züge nicht bei mehreren Stellen beantragt werden müssen) gleichwohl der TVS unterstellt. Der Begriff «Strecken» umfasst auch die Bahnhöfe.

#### *Art. 2 Aufgaben*

Die Aufgaben der TVS entsprechen im Wesentlichen denjenigen, die die heutige Trasse Schweiz AG – und jede nicht daran beteiligte ISB – bereits heute wahrnehmen. Da die neue TVS von den Eisenbahnunternehmen unabhängig ist, kann ihr Aufgabenbereich allerdings erweitert werden. So wird sie für die Führung des Infrastrukturregisters nach Artikel 9f Absatz 1 Buchstabe d EBG zuständig sein; das Infrastrukturregister ist ein für den Netzzugang unerlässliches Instrument, das den interessierten EVU Auskunft über die Charakteristika einer bestimmten Strecke gibt. Sie kann nichtbauliche Massnahmen bei

---

<sup>28</sup> Siehe Fussnote zu Art. 52a.

<sup>29</sup> Siehe Fussnote zu Art. 55b.

<sup>30</sup> SR 745.13

<sup>31</sup> Siehe Fussnote zu Ziff. 3.5.

überlasteten Strecken selbst (anstelle des BAV) verbindlich erklären. Das Inkasso des Entgelts für die Trassennutzung erfolgt neu durch die TVS. Weiter publiziert sie die Investitionspläne der ISB. Sie ist verantwortlich für die Fahrplanerstellung, kann mit dieser Arbeit aber Dritte beauftragen. Zur Sicherung der Diskriminierungsfreiheit schreibt Artikel 3 diesbezüglich strenge Rahmenbedingungen fest.

#### *Art. 4 Übermittlung von Informationen*

Um Ihre Arbeit ausführen zu können, benötigt die TVS Einsicht in die einschlägigen Daten der ISB. Artikel 4 verpflichtet die ISB, der TVS diese Daten zur Verfügung zu stellen.

#### *Art. 5 Gebühren*

Die TVS finanziert sich aus Gebühren, die sie den ISB im Verhältnis der auf ihren Netzen zugeteilten Trassenkilometer in Rechnung stellt. Sie informiert die ISB und das BAV jeweils über die für das nächste Jahr in Rechnung gestellten Gebühren und über die Planwerte für die folgenden drei Jahre.

#### *Art. 6 Übergangsbestimmung*

Die Übergangsbestimmung legt fest, dass die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung laufenden Trassenzuteilungen noch nach altem Recht zu erfolgen haben. Damit wird ein für die ISB und EVU nahtloser Übergang sichergestellt. Der genaue Zeitpunkt wird mit der Inkraftsetzungsverordnung festgelegt.