Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) sowie der Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV)

Kantone / Cantons / Cantoni
Staatskanzlei des Kantons Aargau
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
Staatskanzlei des Kantons Bern
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
Regierungskanzlei des Kantons Glarus
Standeskanzlei des Kantons Graubünden
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
Staatskanzlei des Kantons Luzern
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Staatskanzlei des Kantons Obwalden
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
Staatskanzlei des Kantons Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Solothurn
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
Staatskanzlei des Kantons Thurgau
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
Standeskanzlei des Kantons Uri
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
Staatskanzlei des Kantons Zug
Staatskanzlei des Kantons Zürich

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

KANTON AARGAU

REGIERUNGSRAT

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

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

16. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zu den Anpassungen der Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung) Stellung nehmen zu können. Die Stellungnahme des Kantons Aargau orientiert sich am Fragekatalog, der den Vernehmlassungsunterlagen beigelegt wurde.

Trassenvergabestelle

"1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?"

Ja. Mit einer unabhängigen Trassenvergabestelle kann eine diskriminierungsfreie Nutzung des Eisenbahnnetzes gewährleistet werden. Aus unserer Sicht sind die Zuständigkeiten und Aufgaben ausreichend definiert.

"2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?"

Nein.

Systemführerschaft

"3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?"

Die Systemaufgaben werden in der Verordnung nicht konkretisiert, lediglich die Vertragsmodalitäten. Die Kantone erwarten, dass sie bei der Vergabe von Systemaufgaben, die einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des öffentlichen Verkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs), gemäss des neuen Art. 37 Abs. 2 als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

Antrag
Die im Gesetz aufgeführten Anspruchsgruppen sind zu konkretisieren und insbesondere die Kantone als Besteller des öffentlichen Verkehrs als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

"4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?"

Nein.

Mitwirkungsrechte

"5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?"

Wir bedauern, dass die in der Vernehmlassung von den Kantonen geforderten Mitwirkungsrechte für die Kantone nicht im Gesetz aufgenommen worden sind. Zur Konkretisierung der Mitwirkungsrechte haben wir keine Bemerkungen.

"6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?"

Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

"7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?"

Ja. Der Kanton Aargau begrüsst die Schaffung der RailCom und der dafür notwendigen Anpassungen der Verordnung.

"8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?"

Nein.

Passagierrechte

"9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?"

Bereits in der Vernehmlassung zu den Gesetzesanpassungen hat der Kanton Aargau seine Bedenken bezüglich Notwendigkeit und Praktikabilität geäussert. Wir setzen uns stark für einen pünktlichen öffentlichen Verkehr ein, bezweifeln aber sehr, ob die Stärkung der Passagierrechte zu einer Verbesserung beiträgt.

Gemäss dem Vernehmlassungsentwurf soll der Fahrgast bei jedem Transportunternehmen (TU) Beschwerde einreichen können, das in seine Reise involviert war. Man geht davon aus, dass der Fahrgast in der Praxis seine Beschwerde bei demjenigen Unternehmen einreicht, bei dem er einen Nachteil erlitten hat. Die Regelung gemäss Art. 55c der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) lässt jedoch offen, wer verantwortlich ist, wenn mehrere Unternehmen Verspätungen verursacht haben und die Zuständigkeiten unter den TU zuerst geklärt werden müssen. Wenn mehrere Unternehmen an einem Beschwerdeverfahren beteiligt sind, besteht die Gefahr, dass Beschwerden sehr unterschiedlich abgewickelt werden. Deshalb ist für uns eine Branchenlösung absolut zwingend. Die Branche soll Standards für eine einheitliche Bearbeitung der Beschwerden setzen. Es ist ein Verfahren für die Entschädigung zu wählen, bei dem ein möglichst geringer Aufwand beim Reisenden und bei den Transportunternehmen entsteht.

Antrag Art. 55c Abs. 2 VPB

Reisende können ihre Beschwerden bei jedem an der Reise beteiligten Unternehmen einreichen. **Die schweizerischen Transportunternehmen legen im Sinne einer Branchenregelung den Beschwerdeprozess und die Zuständigkeiten einheitlich fest. Das gemäss Branchenregelung zuständige Unternehmen** gibt innerhalb eines Monats, ab Einreichung der Beschwerde, eine begründete Antwort. In begründeten Ausnahmefällen teilt es den Reisenden mit, wann sie innerhalb von höchstens drei Monaten, ab Einreichung der Beschwerde, mit einer Antwort rechnen können.

Die Verordnung sieht für Reisende, die ein Abonnement besitzen und denen wiederholt Verspätungen und Ausfälle widerfahren, eine besondere Regelung vor. Hier kann das Unternehmen Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung in ihren Entschädi-

gungsbestimmungen festlegen. Wir befürchten, dass der administrative Aufwand für die Unternehmen unverhältnismässig gross werden könnte und sich dies wiederum negativ auf die Kostenseite bei den Unternehmen auswirkt. Die Folgekosten können erheblich sein und sie fallen im Regionalverkehr als Zusatzabgeltung an, die über den Bund und/oder die Kantone zu finanzieren ist. Aus Bestellersicht lehnen wir dies ab. Damit der Aufwand möglichst gering gehalten werden kann, ist aus Sicht des Kantons Aargau eine Branchenlösung ebenfalls zwingend.

Antrag Art. 61 Abs. 2 VPB

Reisende, die ein Abonnement besitzen und denen während dessen Gültigkeitsdauer wiederholt Verspätungen und Ausfälle widerfahren, können eine angemessene Entschädigung gemäss den Entschädigungsbedingungen des Unternehmens verlangen. **Die schweizerischen Transportunternehmen legen eine Branchenregelung fest** mit Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung in ihren Entschädigungsbestimmungen.

Gemäss Art. 61 Abs. 4 VPB können die TU auf freiwilliger Basis auch Entschädigungen ausrichten, die unter einem Betrag von Fr. 10.– liegen. Wir bezweifeln jedoch, dass die Kosten der TU für den administrativen Aufwand selbst in einfachen Fällen unter dem Mindestbetrag liegen werden. Deshalb soll schon in der Verordnung festgelegt werden, dass nur Beträge über Fr. 10.– ausbezahlt werden müssen.

Antrag Art. 61 Abs. 4 VPB

Der Mindestbetrag, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist, beträgt Fr. 10.–.

"10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?"

Wir begrüssen den Einbezug des bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehrs und die Angleichung an die in Europa üblichen Mechanismen.

"11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?"

Wir erachten den Vorschlag, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzer festlegt, als zwingend. Wir fragen uns, wie Reisende in der Lage sein werden, eine wiederholt erlittene Verspätung nachzuweisen. Eine Erfassung mit einem Smartphone ist grundsätzlich möglich, ist jedoch aus Datenschutzgründen problematisch und schliesst Kunden ohne Smartphone von der Entschädigung aus.

"12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?"

Nein.

Weitere Bemerkungen

"13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?"

Das eidgenössische Parlament hat Art. 9 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs neu nachweisen müssen, dass bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote mit dem neuen Angebot ergänzt werden. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

Der neue Art. 11 VPR, in dem es um Flughafentransfers geht, soll an den neuen Wortlaut angepasst werden. Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext jedoch bereits vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ergänzen. Für uns ist nicht nachvollziehbar, warum für Flughafentransfers keine der für den übrigen Fern- und Regionalverkehr geforderten Nachweise nötig sein sollen. Dies widerspricht unserer Ansicht nach dem Willen des Gesetzgebers, der mit dem neuen Wortlaut sicherstellen wollte, dass neue überregionale Angebote den Regionalverkehr mit einem wesentlichen neuen Element ergänzen und somit verbessern.

Aus unserer Sicht kann nicht a priori von einer Ergänzung ausgegangen werden. Werden Flughafentransfers in Gebiete angeboten, die mit einmaligem Umsteigen mit dem Regional- und Fernverkehr regelmässig erreicht werden können, bringt der Flughafentransfer keinen massgeblichen Mehrwert für die Kunden. Auch bei Flughafentransfers ist die Frage der Angebotsergänzung im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens im Einzelfall zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessensspielraum, um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

Antrag Art. 11 VPB

Die Bestimmung ist so anzupassen, dass auch Flughafentransfers die vom Gesetzgeber verlangten Nachweise erbringen müssen.

Wir begrüssen zudem sehr, dass das Bundesamt für Verkehr Umsetzungsvereinbarungen für die Projektierung oder für Vorhaben unter 20 Millionen Franken selbstständig abschliessen kann. Dies ermöglicht, dass Planungen und Projektierungen möglichst ohne Unterbruch und Zeitverzögerungen gestartet werden können.

"14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?"

Nein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Urs Hofmann	Vincenza Trivigno
Landammann	Staatsschreiberin

Kopie
- konsultationen@bav.admin.ch

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Stellungnahme des Kantons Appenzell Ausserrhoden (dat. 2. Oktober 2019)

Trassenvergabestelle

1. **Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?**

   Ja

2. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Systemführerschaft

3. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?**

Wir erwarten, dass die Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben, welche einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs), im Sinne des neuen Art. 37 Bst. a Abs. 2 des Eisenbahngesetzes (SR 742.101) als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

Antrag: Die im Gesetz aufgeführten Anspruchsgruppen sind zu konkretisieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs sind als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

4. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Mitwirkungsrechte

5. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?**

   Ja

6. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. **Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?**

   Ja

8. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Passagierrechte

9. **Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?**

   Ja

10. **Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?**

    Ja

11. **Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?**

    Wir erachten den Vorschlag, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzer festlegt, grundsätzlich als sinnvoll. Problematisch ist allerdings, dass die Transportunternehmen ein beschränktes Interesse haben dürften, rasch eine einheitliche und transparente Lösung zu finden. Wir befürchten daher, dass in absehbarer Zeit keine Lösung für Entschädigungen an Abonnementsbesitzer vorliegen wird. Nach unserer Einschätzung ist eine aktive Haltung des BAV nötig, damit die Entschädigungsbedingungen zeitnah erarbeitet werden.

12. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

    Nein

Weitere Bemerkungen:

13. **Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?**

    Das eidgenössische Parlament hat Art. 9 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs neu nachweisen müssen, dass bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote mit dem neuen Angebot **ergänzt** werden. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

    Der neue Art. 11 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11), in dem es um Flughafentransfers geht, soll an den neuen Wortlaut angepasst werden, womit wir grundsätzlich einverstanden sind. Allerdings stört uns, dass für Flughafentransfers nach wie vor keine der für den übrigen Fern- und Regionalverkehr geforderten Nachweise nötig

sein sollen. Dies widerspricht unserer Ansicht nach dem Willen des Gesetzgebers, der mit dem neuen Wortlaut sicherstellen wollte, dass neue überregionale Angebote den Regionalverkehr mit einem wesentlichen neuen Element **ergänzen und somit verbessern**.

Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext nämlich bereits *vermutet*, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ergänzen. Aus unserer Sicht kann hiervon jedoch nicht a priori ausgegangen werden. Werden Flughafentransfers in Gebiete angeboten, welche mit einmaligem Umsteigen mit dem Regional- und Fernverkehr regelmässig erreicht werden können, bringt der Flughafentransfer keinen massgeblichen Mehrwert für die Kunden. Auch bei Flughafentransfers ist die Frage der Angebotsergänzung im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens im Einzelfall zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

Antrag: Die Bestimmung in Art. 11 VPG ist so anzupassen, dass auch Flughafentransfers die vom Gesetzgeber verlangten Nachweise erbringen müssen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein

KANTON
APPENZELL INNERRHODEN

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

Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Appenzell, 24. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur
Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung) zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst weite Teile der OBI-Verordnung, lehnt aber die vorgeschlagene Erweiterung der Passagierrechte mehrheitlich ab. Die Übernahme der entsprechenden EU-Regulierung macht in vielen Bereichen keinen Sinn, weil die Qualität und das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz oftmals nicht mit den Verhältnissen in den EU-Mitgliedstaaten vergleichbar sind. Bei der Vergabe von Systemführerschaften sind die Kantone zwingend einzubeziehen, da sie im bestellten regionalen Personenverkehr einen grossen Teil der Kosten tragen.

Wir verweisen auf die Anträge und Ausführungen im beiliegenden Fragekatalog.

Zur Verordnung über die Trassenvergabestelle haben wir keine Bemerkungen. Der Kanton Appenzell I.Rh. ist davon nicht betroffen.

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

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission
Der Ratschreiber:

Markus Dörig

Beilage: Fragekatalog

Zur Kenntnis an:
- konsultationen@bav.admin.ch
- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner, Immstrasse 5, 9050 Appenzell

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

   Nein. Wir stellen den **Antrag**, dass die Kantone als Anspruchsgruppen gemäss Art. 37 Abs. 2 des revidierten Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) bezeichnet werden.

   Die Kantone bestellen das Angebot des regionalen Personenverkehrs (RPV) mit und leisten insgesamt 50% der entsprechenden Abgeltungszahlungen. Sie sind für die regionale Angebotsplanung verantwortlich (Art. 48d EBG). Die Vergabe von Systemführerschaften können daher direkte Auswirkungen auf die Kantone haben, weshalb sie einzubeziehen sind.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   Keine Bemerkungen.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   Keine Bemerkungen.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

   Nein. Die Ausführungsbestimmungen sind zu detailliert und führen zu einem grossen administrativen Aufwand auf Seiten der Transportunternehmen. Dies wirkt sich im RPV in höheren Abgeltungszahlungen von Bund und Kantonen aus.

   Antrag: Der neue Art. 55b (Informationspflicht) der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11) ist vollständig zu streichen. Die gesetzliche Regelung in Art. 15a PBG reicht aus.

   Antrag: Art. 55c VPB (Beschwerden) ist neu zu formulieren: Im Sinne der Kundenfreundlichkeit ist eine einzige Stelle schweizweit zu bezeichnen, die die Beschwerden koordiniert und nach Rücksprache mit den entsprechenden Transportunternehmen beantwortet. Der Vorschlag des Bundesrats ist nicht praktikabel, weil die Reisenden sich nicht darum kümmern (müssen), mit welchem Transportunternehmen sie gefahren sind. Oftmals dürfte den Reisenden gar nicht klar sein, dass sie beispielsweise nicht mit der SBB, sondern etwa mit Thurbo oder der SOB gefahren sind.

   Eine Beschwerdeabteilung soll nicht für jedes einzelne Transportunternehmen geschaffen oder ausgebaut werden. Eine Branchenlösung ist aus wirtschaftlichen Gründen zwingend und daher vom Verordnungsgeber vorzugeben. Gerade für ein kleineres Transportunternehmen wie die Appenzeller Bahnen ist die vorgeschlagene Lösung unverhältnismässig. Es wird befürchtet, dass der administrative Aufwand nicht vom verursachenden Transportunternehmen erledigt werden muss.

   Antrag: Art. 61 Abs. 2 VPB, die Fahrpreisentschädigung für Reisende mit einem Abonnement ist zu streichen.

   Die Qualität des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz ist im Allgemeinen sehr gut, insbesondere im Vergleich zum umliegenden Ausland. Die Übernahme der entsprechenden EU-Regulierung macht in diesem Zusammenhang keinen Sinn. Der administrative Aufwand zur Abwicklung ist unverhältnismässig. Die Transportunternehmen und die verschiedenen Verbünde können Abo-Besitzerinnen und -Besitzer stattdessen beispielsweise mit «Jokertagen» entschädigen, an denen Begleitpersonen kostenlos mitgenommen werden können.

   Antrag: Art. 61a Abs. 2 lit. b VPB ist insofern anzupassen, dass die Unterbringung in einem Hotel nur dann notwendig und anzubieten ist, wenn die reisende Person den letzten im Fahrplan vorgesehenen Anschluss verpasst oder das Reiseziel nicht erreicht hat und eine Taxifahrt unmöglich ist. Dies ergibt sich aus der Haftungsnorm von Art. 21d PGB.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

    Nein.

    Antrag: Art. 61b Abs. 1 VPB ist zu ergänzen. Die Bahnunternehmen werden gegenüber den Fernbusunternehmen benachteiligt, weil letztere nur bei Abfahrtsverspätungen ent-

schädigungspflichtig werden, erstere aber auch bei Ankunftsverspätungen. Dies ist eine Wettbewerbsverzerrung und daher zu beseitigen. Die Übernahme der EU-Regulierung für diesen Punkt wird abgelehnt. Auch Bahnunternehmen unterliegen der Haftung für Umstände, die sie nicht selbst verschuldet haben wie Verspätungen, die auf höhere Gewalt oder Stromunterbrüche zurückzuführen sind. Dasselbe soll auch für Fernbusunternehmen gelten, die etwa auf der Autobahn im Stau stehen.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

    Ja, vgl. oben Ziffer 9.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

    Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

    Nein.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

    Nein.

Landeskanzlei
Rathausstrasse 2
4410 Liestal
T 061 552 50 06
landeskanzlei@bl.ch
www.bl.ch

BASEL LANDSCHAFT
REGIERUNGSRAT

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Simonetta Sommaruga
3003 Bern

Per E-Mail an:
konsultation@bav.admin.ch

Liestal, 22. Oktober 2019
KK-Nr. 44744

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur
Stellungnahme Kanton Basel-Landschaft

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur zugestellt. Gerne nehmen wir dazu wie folgt Stellung:

Grundsätzliches
Wie Sie dem beiliegenden, ausgefüllten Fragenkatalog entnehmen können, sind wir mit den vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen weitgehend einverstanden. Viele Punkte betreffen Bestellungen von Leistungen im Regionalen Personenverkehr (RPV), weshalb die Kantone durch die geänderten Bestimmungen direkt oder indirekt betroffen sind.

Anträge
In drei Punkten beantragen wir eine Änderung der Bestimmungen:
- Die Diskriminierungsfreiheit durch die Trassenvergabestelle muss in jedem Fall gewährleistet werden.
- Bei der Systemführerschaft sind die Kantone als Anspruchsgruppe aufzunehmen.
- Auch bei Flughafentransfers ist der Nachweis zu erbringen, dass diese bestehende Angebote des Fern- und Regionalverkehrs ergänzen.

Für die detaillierten Bemerkungen verweisen wir auf den ausgefüllten Fragekatalog in der Beilage.

Hochachtungsvoll

Isaac Reber
Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Beilage
– Fragebogen

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft

Trassenvergabestelle

1. **Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?**

   Ja. Wir unterstützen den Vorschlag, eine Trassenvergabestelle (TVS) in der Form einer selbständig öffentlich-rechtlichen Anstalt des Bundes zu schaffen.

2. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Gemäss Art. 3 Abs. 1 Bst. b der neuen Verordnung über die TVS (TVSV) können Dritte beigezogen werden, die Trassenstudien und Fahrpläne diskriminierungsfrei zu erstellen haben. Dies kann zu möglichen Interessenskonflikten führen. So kann beispielsweise nicht ausgeschlossen werden, dass SBB Infrastruktur auch Interessen des SBB-Konzerns verfolgt, welche auch die Sicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen umfassen. Der Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit wäre damit in Frage gestellt. Konsequenterweise müssten die Mitarbeitenden derjenigen Infrastrukturbetreiberinnen, welche über die Fachkompetenzen zur Erstellung von Tassenstudien und Fahrplänen verfügen, zur TVS wechseln. Nur so kann die TVS mögliche Interessenskonflikte vermeiden und eine diskriminierungsfreie Planung gewährleisten.

   Bereits heute ist zu kritisieren, dass die SBB Infrastruktur jeweils im Auftrag des BAV die jährlichen Netznutzungspläne (und voraussichtlich auch das Netznutzungskonzept 2035) für das gesamtschweizerische normalspurige Schienennetz erstellt. Anhand dieser vorgelagerten Instrumente wird der Trassenbedarf für die folgenden Fahrplanperioden ermittelt, was wiederum Grundlage für die jährliche Trassenvergabe ist. Dies hat auch direkte Auswirkungen auf die Angebotsplanungen und Bestellungen der Kantone im Regionalen Personenverkehr (RPV).

   Art. 3 Abs. 4 TVSV sollte schärfer formuliert werden. Anstelle einer „kann-“ sollte eine „muss“-Bestimmung Anwendung finden.

   Änderungs-Antrag zu Art. 3 Abs. 4 TVSV:

   *4 Erfüllen Dritte den Auftrag nicht oder nur mangelhaft, so kann die Trassenvergabestelle ihnen eine angemessene Nachfrist zur Abhilfe setzen. Wird der vertragsgemässe Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt, so **entzieht** sie nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation den Auftrag.*

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

Die Systemaufgaben werden in der der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) nicht konkretisiert, lediglich die Vertragsmodalitäten.

Wir erwarten, dass die Kantone als hauptverantwortliche Behörde für die Planung und Bestellung von Leistungen im RPV bei der Vergabe von Systemaufgaben im Sinne des neuen Art. 37a EBG als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

Antrag zu Art. 37 Abs. 2 EBG:

Die im neuen Art. 37 Abs. 2 EBG aufgeführten Anspruchsgruppen sind zu konkretisieren. Dazu zählen insbesondere die Kantone als Planer und Besteller von Leistungen des Regionalen Personenverkehrs.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Wir bedauern, dass die im Vernehmlassungsverfahren zum OBI-Gesetz von den Kantonen geforderten Mitwirkungsrechte nicht in das revidierte EBG aufgenommen worden sind. Zur Konkretisierung der Mitwirkungsrechte (Art. 24 Abs. 4 – 6 KPFV) haben wir keine Bemerkungen.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Der Kanton ist von den Aufgaben der Schiedskommission nur indirekt betroffen. Wir sehen keine besonderen Schwachpunkte.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Wir erachten die Umsetzung als sachgerecht und im internationalen Kontext als angemessen. Allerdings haben wir Bedenken, inwieweit Reisende in der Lage sein werden, den Schaden aus einer erlittenen Verspätung von über 60 Minuten gegenüber einer Transportunternehmung nachzuweisen und geltend zu machen. Auch für die Transportunternehmungen könnte der administrative Aufwand für erforderliche Abklärungen unverhältnismässig hoch werden, was höhere Kosten zulasten der Fahrpreise oder Abgeltungen nach sich ziehen könnte.

Angesichts der unterschiedlichen Grössen der schweizerischen Transportunternehmen, von denen einige vermutlich kaum in der Lage sein werden, die rechtlichen Bestimmungen, insbesondere diejenigen in der EU, vollumfänglich umzusetzen, ist aus unserer Sicht für die Regelung der Details eine Branchenlösung zwingende Voraussetzung. Diese soll Standards für eine einheitliche Behandlung von Beschwerden setzen. Dabei soll ein Verfahren angewendet werden, das die Entschädigung an Reisende mit einem möglichst geringen Aufwand regelt.

Unter diesen Aspekten ist zu prüfen, ob die für Transportunternehmen notwendige Informationspflicht, so wie sie in Art. 55b VPB detailliert aufgelistet ist, tatsächlich zielführend ist. Dasselbe gilt für das Verfahren zur Beschwerdebearbeitung gemäss Art. 55c VPB.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Wir begrüssen den Einbezug des bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehrs und die Angleichung an die in Europa üblichen Mechanismen.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Wir erachten den Vorschlag, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzer festlegt, grundsätzlich als sinnvoll. Allerdings ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb dies nur für Abonnemente zur Anwendung kommen soll, während bei den Einzelbilletten der Gesetzgeber die Konditionen in Art. 61 VPB sehr detailliert regelt. Generell könnte es problematisch werden, wenn die Transportunternehmen nur ein beschränktes Interesse daran haben, rasch eine einheitliche und transparente Lösung zu finden. In einem solchen Fall ist zu befürchten, dass in absehbarer Zeit keine Lösung für Entschädigungen an Abonnementsbesitzer vorliegen wird. Nach unserer Einschätzung ist eine aktive Haltung des BAV nötig, damit die Entschädigungsbedingungen zeitnah erarbeitet werden.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Verordnung über die Personenbeförderung (VPB), Art. 11 Flughafentransfers:

Das eidgenössische Parlament hat Art. 9 Abs. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs neu nachweisen müssen, dass das geplante neue Angebot bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote ergänzt. Mit dieser neuen Bestimmung wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

Der neue Art. 11 in der VPB (Flughafentransfers) soll auf den neuen Art. 9 PBG abgestimmt werden, womit wir grundsätzlich einverstanden sind. Allerdings ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb für Flughafentransfers nach wie vor kein Nachweis erforderlich sein soll, so wie er für den übrigen Fern- und Regionalverkehr vorausgesetzt wird. Dies widerspricht unserer Ansicht nach dem Willen des Gesetzgebers, der mit dem neuen Wortlaut sicherstellen will, dass neue überregionale Angebote bestehende, von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierte Leistungen im RPV ergänzen und somit verbessern. Gemäss Wortlaut im neuen Art. 11 VPB wird dies im Falle von Flughafentransfers bereits *vermutet*. Aus unserer Sicht kann jedoch nicht a priori und ohne Nachweis hiervon ausgegangen werden. Werden beispielsweise Flughafentransfers in touristische Gebiete angeboten, die sich auch mit dem Regional- und Fernverkehrsangebot regelmässig erreichen lassen, selbst mit einmaligem Umsteigen, dann bringen sie für die Kunden keinen massgeblichen Mehrwert. Auch bei Flughafentransfers ist die Frage der Angebotsergänzung und des zusätzlichen Nutzens im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens im Einzelfall zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum bei der Beurteilung eines Konzessionsgesuches.

Antrag zu Art. 11 VPB:

Die Bestimmung in Art. 11 VPB ist so zu formulieren, dass auch Flughafentransfers den vom Gesetzgeber verlangten Nachweis einer Ergänzung eines bestehenden Angebots im RPV und Fernverkehr erbringen müssen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

GS / UVEK
21. OKT. 2019
Nr.

Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3000 Bern

Basel, 16. Oktober 2019

Regierungsratsbeschluss vom 15. Oktober 2019

Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO): Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) zukommen lassen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lässt Ihnen seine Bemerkungen und Anträge im beiliegenden Fragebogen zukommen.

1. Grundsätzliches

Der Regierungsrat ist weitgehend einverstanden mit den vorgeschlagenen Anpassungen der Verordnungen, die eine Konkretisierung der Parlamentsbeschlüsse zu OBI sind. Viele Punkte liegen im grossen Interesse aller Kantone, die insbesondere bei der Angebotsplanung und der Bestellung von Leistungen im Regionalen Personenverkehr (RPV) durch die Verordnungsbestimmungen direkt oder indirekt betroffen sein werden.

Zu Themenbereichen wie die Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit durch die Trassenvergabestelle (TVS) und den Einbezug der Kantone bei der Systemführerschaft bringt der Regierungsrat Vorbehalte an, da dies für die Kantone als Besteller von Leistungen im Regionalverkehr direkte Kostenfolgen haben wird. Die kritischen Punkte sind im folgenden Kapitel angeführt.

2. Anträge zu den einzelnen Änderungsvorschlägen

Zu drei Punkten beantragt der Regierungsrat Änderungen, die wir nachfolgend kurz ausführen.

- Trassenvergabestelle: Klare Trennung zwischen übergeordneten und unternehmerischen Interessen Dritter (insbesondere SBB Infrastruktur) zwecks Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit; Schärfere Formulierung von Art. 3 Abs. 4 TVSV.
- Systemführerschaft: Miteinbezug der Kantone als sogenannte Anspruchsgruppe. Als hauptverantwortliche Behörde für die Planung und Bestellung von Leistungen im RPV erwarten wir, dass die Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben im Sinne des neuen Art. 37a EBG einbezogen werden, insbesondere wenn es für sie direkte Folgen haben sollte.

- Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) Art. 11 Flughafentransfers: Der Wortlaut in diesem Artikel ist so zu formulieren, dass auch im Falle von Flughafentransfers der vom Gesetzgeber verlangte Nachweis erbracht werden muss, wonach die neue Leistung ein bestehendes Angebot im RPV und Fernverkehr ergänzt. Der Kanton Basel-Stadt mit Anschluss an einen der drei Landesflughäfen wird von dieser neuen Bestimmung direkt betroffen sein.

Was unsere detaillierten Bemerkungen und Anträge betrifft, verweisen wir auf den beiliegenden ausgefüllten Fragebogen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.
Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Mobilitätsplanung, Wolfgang Fleischer, wolfgang.fleischer@bs.ch, Tel. 061 267 85 55, zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Elisabeth Ackermann
Präsidentin

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen
Fragenbogen ausgefüllt

Kopie an
- Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), Haus der Kantone, Speichergasse 6, Postfach, 3001 Bern
- Schweizerischer Städteverband, Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Trassenvergabestelle

1. *Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?*

   Ja. Nur mit einer unabhängigen Stelle sind unseres Erachtens ein diskriminierungsfreier wie transparenter Netzzugang, eine gesunde Entwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr und eine optimale Nutzung der Kapazitäten im schweizerischen Schienennetz gewährleistet. Deshalb unterstützen wir den Vorschlag, eine Trassenvergabestelle (TVS) in der Form einer selbständigen, öffentlich-rechtlichen Anstalt des Bundes zu schaffen. Deren Zuständigkeiten und Aufgaben sind aus unserer Sicht im separaten Verordnungs-Entwurf zur TVS ausreichend und klar definiert.

2. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Gemäss Art. 3 Abs. 1 Bst. b der neuen Verordnung über die TVS (TVSV) können Dritte beigezogen werden, die grundsätzlich Trassenstudien und Fahrpläne diskriminierungsfrei zu erstellen haben. Dennoch sind mögliche Interessenkonflikte nicht ausgeschlossen. Sollte beispielsweise die Wahl auf SBB Infrastruktur als Auftragnehmerin fallen, ist unseres Erachtens nicht auszuschliessen, dass sie dabei auch Interessen des SBB-Konzerns verfolgt, namentlich auch aus der Sicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit wäre damit in Frage gestellt. Ob die TVS in der Lage sein wird, solche möglichen Konflikte frühzeitig aufzudecken, lässt sich erst anhand von ersten Erfahrungen feststellen. Konsequenterweise müssten die Mitarbeitenden derjenigen Infrastrukturbetreiberinnen, die über die Fachkompetenzen zur Erstellung von Tassenstudien und Fahrplänen verfügen, zur TVS wechseln. Nur so kann die TVS mögliche Interessenskonflikte vermeiden und eine diskriminierungsfreie Planung gewährleisten.

   Unter diesem Aspekt stellt sich für uns bereit heute die grundsätzliche Frage, weshalb SBB Infrastruktur jeweils im Auftrag des BAV die jährlichen Netznutzungspläne (und voraussichtlich auch das Netznutzungskonzept 2035) für das gesamtschweizerische normalspurige Schienennetz erstellt. Gerade anhand dieser vorgelagerten Instrumente wird der Trassenbedarf für die jeweils folgenden Fahrplanperioden ermittelt, was wiederum Grundlage für die jährliche Trassenvergabe ist. Dies hat direkte Auswirkungen auch auf die Angebotsplanungen und Bestellungen der Kantone im Regionalen Personenverkehr (RPV).

   Zu Art. 3 Abs. 4 TVSV sind wir der Meinung, dass dieser schärfer zu formulieren ist: statt einer „kann-" sollte es eine „muss"-Bestimmung sein. Demzufolge hat die TVS, nach Rücksprache mit dem UVEK, Dritten den Auftrag zu entziehen, wenn diese ihn nicht erfüllen und der vertragsgemässe Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt werden kann.

   Änderungs-Antrag zu Art. 3 Abs. 4 TVSV

   *[4] Erfüllen Dritte den Auftrag nicht oder nur mangelhaft, so kann die Trassenvergabestelle ihnen eine angemessene Nachfrist zur Abhilfe setzen. Wird der vertragsgemässe Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt, so **entzieht** sie nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation den Auftrag.*

Systemführerschaft

3. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?*

   Die Systemaufgaben werden in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) nicht konkretisiert. Lediglich die Vertragsmodalitäten sind im neuen Art. 37a Abs. 2 KPFV aufgeführt. Diese Bestimmung wiederum stützt sich auf den neuen Art. 37 im revidierten Eisenbahngesetz (EBG).

   Der Kanton Basel-Stadt erwartet, dass die Kantone als hauptverantwortliche Behörde für die Planung und Bestellung von Leistungen im RPV bei der Vergabe von Systemaufgaben im Sinne des neuen Art. 37a EBG einbezogen werden, insbesondere wenn es direkte Auswirkungen für sie haben sollte.

   Antrag:
   Die im neuen Art. 37 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes aufgeführten Anspruchsgruppen sind konkret zu nennen. Dazu zählen insbesondere die **Kantone** als Planer und Besteller von Leistungen des Regionalen Personenverkehrs.

4. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?*

   Leider wurden die Mitwirkungsrechte, so wie sie im Vernehmlassungsverfahren zum OBI-Gesetz von den Kantonen gefordert wurden, seinerzeit nicht ins revidierte EBG aufgenommen. Zur Konkretisierung der Mitwirkungsrechte im vorliegenden Verordnungs-Entwurf (Art. 24 Abs. 4 – 6 KPFV) haben wir keine Bemerkungen.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. *Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?*

   Generell sind die Kantone von den Aufgaben der Schiedskommission bzw. neu RailCom nur indirekt betroffen, weswegen wir hierzu keine besonderen Anmerkungen haben.

8. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Nein.

Passagierrechte

9. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?*

   Die Umsetzung erachten wir als sachgerecht und im internationalen Kontext als angemessen. Wir gehen davon aus, dass hauptsächlich Reisende im nationalen und internationalen Fernverkehr von Verspätungen von über 60 Minuten betroffen sein werden, so dass in erster Linie in solchen Fällen die vorgeschlagene Regelung zum Tragen kommen wird. Allerdings bezweifeln wir, inwieweit Reisende in der Lage sein werden, den Schaden aus einer erlittenen Verspätung von über 60 Minuten gegenüber einer Transportunternehmung nachzuweisen und geltend zu machen. Auch für die Transportunternehmungen könnte der administrative Aufwand für erforderliche Abklärungen unverhältnismässig hoch werden, was wiederum höhere Kosten und letztlich auch höhere Fahrpreise zur Folge haben könnte. Andernfalls könnte es für die Besteller von RPV-Leistungen Auswirkungen in Form von höheren Abgeltungen an die ungedeckten Betriebskosten haben.

   Angesichts der unterschiedlichen Grössen der schweizerischen Transportunternehmen, von denen einige vermutlich kaum in der Lage sein werden, die rechtlichen Bestimmungen, insbesondere diejenigen in der EU, vollumfänglich umzusetzen, ist aus unserer Sicht für die Regelung der Details eine Branchenlösung zwingende Voraussetzung. Die Branche soll Standards für eine einheitliche Behandlung von Beschwerden setzen. Dabei soll ein Verfahren angewandt werden, das die Entschädigung an Reisende mit einem möglichst geringen Aufwand regelt.

   Unter diesen Aspekten ist zu prüfen, ob die für Transportunternehmen notwendige Informationspflicht, so wie sie in Art. 55b VPB detailliert aufgelistet ist, tatsächlich zielführend ist. Dasselbe gilt für das Verfahren zur Beschwerdebearbeitung gemäss Art. 55c VPB.

10. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?*

    Dass der bewilligungspflichtige grenzüberschreitende Linienbusverkehr auch unter die neuen Passagierrechte fallen soll, was zu einer Harmonisierung mit den geltenden EU-Regelungen führen wird, begrüssen wir.

11. *Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?*

    Den Vorschlag, wonach die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzer festlegt, erachten wir grundsätzlich als sinnvoll. Allerdings ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb dies nur für Abonnemente zur Anwendung kommen soll, während bei den Einzelbilletten der Gesetzgeber die Konditionen in Art. 61 VPB sehr detailliert regelt. Generell könnte es problematisch werden, wenn die Transportunternehmen nur ein beschränktes Interesse daran haben, rasch eine einheitliche und transparente Lösung zu finden. In einem solchen Fall ist zu befürchten, dass in absehbarer Zeit keine Lösung für Entschädigungen an Abonnementsbesitzer vorliegen wird. Gerade deshalb ist eine aktive Haltung des BAV in dieser Frage unbedingt notwendig. Nur so können die Entschädigungsbedingungen zeitnah erarbeitet werden.

12. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

    Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. *Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

– Verordnung über die Personenbeförderung (VPB), Art. 11 Flughafentransfers

Die eidgenössischen Räte haben mit dem neuen Art. 9 Abs. 1 und 2 das Personenbeförderungsgesetz (PBG) dahingehend angepasst, dass Unternehmen, die ein Gesuch um Erteilung einer Konzession stellen, neu nachweisen müssen, dass das geplante neue Angebot bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote ergänzt. Mit dieser neuen Bestimmung wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

Der neue Art. 11 in der VPB (Flughafentransfers) soll auf den neuen Art. 9 PBG abgestimmt sein. Damit sind wir grundsätzlich einverstanden. Allerdings ist nicht nachvollziehbar, weshalb für Flughafentransfers nach wie vor kein Nachweis erforderlich sein soll, so wie er für den übrigen Fern- und Regionalverkehr vorausgesetzt wird. Dies ist unseres Erachtens auch nicht kohärent mit dem Willen des Gesetzgebers, der mit dem neuen Wortlaut sicherstellen will, dass neue überregionale Angebote bestehende, von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierte Leistungen im RPV ergänzen und somit das Gesamtangebot verbessern. Gemäss Wortlaut im neuen Art. 11 VPB wird dies im Falle von Flughafentransfers bereits *vermutet*. Aus unserer Sicht kann jedoch nicht a priori und ohne Nachweis davon ausgegangen werden. Werden beispielsweise Flughafentransfers in touristische Gebiete angeboten, die sich auch mit dem Regional- und Fernverkehrsangebot regelmässig erreichen lassen, selbst mit einmaligem Umsteigen, dann bringen sie für die Kundschaft keinen signifikanten Nutzen. Auch bei Flughafentransfers ist im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens die Frage der Angebotsergänzung und dessen zusätzlicher Nutzen fallweise zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum bei der Beurteilung eines Konzessionsgesuches.

Der Kanton Basel-Stadt mit direktem Anschluss an einen der drei schweizerischen Landesflughäfen wird von dieser neuen Bestimmung speziell betroffen sein, weshalb wir folgendes beantragen.

Antrag:

Der Wortlaut in Art. 11 VPB ist so zu formulieren, dass auch im Falle von Flughafentransfers der vom Gesetzgeber verlangte Nachweis einer Ergänzung eines bestehenden Angebots im RPV und Fernverkehr erbracht werden muss.

14. *Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?*

Nein.

Der Regierungsrat
des Kantons Bern

Le Conseil-exécutif
du canton de Berne

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

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

16. Oktober 2019

RRB-Nr.:	1066/2019
Direktion	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Unser Zeichen	2019.BVE.10998/Ev
Ihr Zeichen	
Klassifizierung	Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur. Stellungnahme des Kantons Bern.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat bedankt sich für die Gelegenheit, zur OBI-Verordnung Stellung nehmen zu dürfen.

1 Grundsätzliches

Der Kanton Bern hat sich im Rahmen des Gesetzgebungsprozesses intensiv mit der OBI-Vorlage auseinandergesetzt und sich über die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) für die Anliegen der Kantone eingesetzt. Die vorliegenden Verordnungsanpassungen in Form eines Mantelerlasses sind weitgehend eine Konkretisierung der OBI-Beschlüsse des Parlaments.

Wie Sie dem beiliegenden ausgefüllten Fragenkatalog entnehmen können, sind wir mit den vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen weitgehend einverstanden. Zu zwei spezifischen Punkten beantragen wir jedoch Änderungen.

2 Anträge

2.1 Einbezug der Besteller als Anspruchsgruppe bei Systemführerschaften

Der Begriff der «Anspruchsgruppen» im neuen Art. 37 EBG im Zusammenhang mit Systemführerschaften ist sehr breit gefasst und bedarf nach Ansicht des Regierungsrates einer Kon-

kretisierung. Da Systemführerschaften den Regionalen Personenverkehr betreffen können, sind die Kantone als Besteller dieses Verkehrs einzubeziehen.

Der Regierungsrat beantragt daher die in Art. 37 Abs. 2 Bst. b des revidierten Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) aufgeführten Anspruchsgruppen auf Verordnungsebene zu spezifizieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

2.2 Flughafentransfers und Regionalverkehr

Das eidgenössische Parlament hat Art. 9 des Personenbeförderungsgesetze (PBG; SR 745.1) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs neu nachweisen müssen, dass bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote mit dem neuen Angebot ergänzt werden. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

Der neue Art. 11 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11), in dem es um Flughafentransfers geht, soll an den neuen Wortlaut angepasst werden, womit wir grundsätzlich einverstanden sind. Allerdings stört uns, dass für Flughafentransfers nach wie vor keine der für den übrigen Fern- und Regionalverkehr geforderten Nachweise nötig sein sollen. Dies widerspricht unserer Ansicht nach dem Willen des Gesetzgebers, der mit dem neuen Wortlaut sicherstellen wollte, dass neue überregionale Angebote den Regionalverkehr mit einem wesentlichen neuen Element ergänzen und somit verbessern.

Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext nämlich bereits *vermutet*, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ergänzen. Aus Sicht des Regierungsrates kann hiervon jedoch nicht a priori ausgegangen werden. So sind etwa direkte Busverbindungen von Grindelwald nach Zürich Flughafen u.E. nicht nötig sind, da regelmässige gute ÖV-Verbindungen mit dem Zug bereits existieren und mit den Direktverbindungen Interlaken – Zürich Flughafen (ab Inbetriebnahme der Entflechtung Wylerfeld) noch deutlich attraktiver werden.

Wir beantragen daher, die OBI-Verordnung als Anlass zu nehmen, den Passus über die Flughafentransfers so anzupassen, dass auch sie die vom Gesetzgeber verlangten Nachweise erbringen müssen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

Für die detaillierten Bemerkungen verweisen wir auf den ausgefüllten Fragekatalog im Anhang.

Zur Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV) haben wir keine Bemerkungen anzubringen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident

Christoph Ammann

Der Staatsschreiber

Christoph Auer

Verteiler
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
- elektronisch (in Word- und PDF-Format) an konsultationen@bav.admin.ch

Beilagen
- Fragekatalog

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Stellungnahme des Kantons Bern

Trassenvergabestelle

1. **Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?**

   Ja

2. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Systemführerschaft

3. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?**

   Die Systemaufgaben werden in der Verordnung nicht konkretisiert, lediglich die Vertragsmodalitäten.
   Die Kantone erwarten, dass sie bei der Vergabe von Systemaufgaben, welche einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des Öffentlichen Verkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs), im Sinne des neuen Art. 37 Abs. 2 als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

   Antrag: Die im Gesetz aufgeführten Anspruchsgruppen sind zu konkretisieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs sind als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

4. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Mitwirkungsrechte

5. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?**

   Wir bedauern, dass die in der Vernehmlassung von den Kantonen geforderten Mitwirkungsrechte für die Kantone nicht im Gesetz aufgenommen worden sind. Zur Konkretisierung der Mitwirkungsrechte haben wir keine Bemerkungen.

6. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Der Kanton ist von der Schiedskommission nur indirekt betroffen, wir sehen keine besonderen Schwachpunkte.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Wir erachten die Umsetzung als sachgerecht und im internationalen Kontext als angemessen.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Wir begrüssen den Einbezug des bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehrs und die Angleichung an die in Europa üblichen Mechanismen.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Wir erachten den Vorschlag, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzer festlegt, grundsätzlich als sinnvoll. Problematisch ist allerdings, dass die Transportunternehmen ein beschränktes Interesse haben dürften, rasch eine einheitliche und transparente Lösung zu finden. Wir befürchten daher, dass in absehbarer Zeit keine Lösung für Entschädigungen an Abonnementsbesitzer vorliegen wird. Nach unserer Einschätzung ist eine aktive Haltung des BAV nötig, damit die Entschädigungsbedingungen zeitnah erarbeitet werden.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Das eidgenössische Parlament hat Art. 9 des Personenbeförderungsgesetze (PBG; SR 745.1) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs neu nachweisen müssen, dass bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote mit dem neuen Angebot ergänzt werden. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrs-angeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

Der neue Art. 11 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11), in dem es um Flughafentransfers geht, soll an den neuen Wortlaut angepasst werden, womit wir grundsätzlich einverstanden sind. Allerdings stört uns, dass für Flughafentransfers nach

wie vor keine der für den übrigen Fern- und Regionalverkehr geforderten Nachweise nötig sein sollen. Dies widerspricht unserer Ansicht nach dem Willen des Gesetzgebers, der mit dem neuen Wortlaut sicherstellen wollte, dass neue überregionale Angebote den Regionalverkehr mit einem wesentlichen neuen Element ergänzen und somit verbessern.

Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext nämlich bereits *vermutet*, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ergänzen. Aus Sicht des Regierungsrates kann hiervon jedoch nicht a priori ausgegangen werden. Werden Flughafentransfers in Gebiete angeboten, welche mit einmaligem Umsteigen mit dem Regional- und Fernverkehr regelmässig erreicht werden können, bringt der Flughafentransfer keinen massgeblichen Mehrwert für die Kunden. Auch bei Flughafentransfers ist die Frage der Angebotsergänzung im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens im Einzelfall zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

Antrag: Die Bestimmung in Art. 11 VPG ist so anzupassen, dass auch Flughafentransfers die vom Gesetzgeber verlangten Nachweise erbringen müssen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein

ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Document PDF et Word à :
konsultationen@bav.amin.ch

Fribourg, le 14 octobre 2019

Ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire : procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Vous nous avez fait parvenir, pour consultation, un dossier sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire. Il fait suite à la loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire adoptée par le Chambres fédérales le 28 septembre 2018. La présente consultation porte sur deux ordonnances, à savoir :

> la nouvelle ordonnance sur le service d'attribution des sillons

> l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire qui modifie les actes législatifs suivants :

  > ordonnance sur l'organisation du gouvernement et de l'administration,
  > ordonnance sur les émoluments de l'OFT,
  > ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire,
  > ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire,
  > ordonnance sur les Chemins de fer fédéraux,
  > ordonnance sur le transport de marchandises,
  > ordonnance sur les installations à câbles,
  > ordonnance sur le transport de voyageurs,
  > ordonnance sur les horaires.

La nouvelle loi sur le service d'attribution des sillons fixe les compétences et les tâches du Service d'attribution des sillons (SAS). Cet établissement fédéral indépendant remplacera l'entreprise Sillon Suisse SA (actuellement en mains des entreprises ferroviaires CFF, BLS, SOB ainsi que de l'Union des transports publics).

Les modifications aux actes législatifs énumérés ci-dessus portent notamment sur :

> Les maîtrises de système (tâches supérieures d'exploitation ou de développement de l'infrastructure) ;

> RailCom (anciennement Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer CACF) et ses émoluments ;

> Les droits des passagers : adaptation aux normes européennes de la réglementation (ordonnance sur le transport de voyageurs) sur le transport international par bus en matière de droits des passagers (besoins pratiques des voyageurs en cas d'accident, droit à l'information, droits des personnes handicapées ou à mobilité réduite, poursuite du voyage, remboursement du prix de transport, assistance en cas d'annulation ou de départ retardé).

Voici les réponses du gouvernement fribourgeois au catalogue de questions joint à la consultation :

Service d'attribution des sillons :

1. Est-ce que les compétences et les tâches du service d'attribution des sillons sont définies avec suffisamment de clarté ?
   Nous réitérons les remarques que nous avions faites lors de la consultation de 2015 à savoir que selon nous « le système actuel fonctionne de façon efficiente et des dysfonctionnements n'ont pas été démontrés. La motivation principale de la création d'une institution fédérale est l'application de directives de l'UE. Cette création ne nous paraît pas impérative. »
   Ce nouveau système risque d'occasionner des tâches administratives et des coûts supplémentaires qui seront répercutés sur les indemnités versées par les commanditaires, notamment les cantons.

2. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?
   Nous demandons donc que des mesures soient prises afin de limiter les coûts engendrés par cette nouvelle institution fédérale.

Maîtrises de systèmes

3. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de maîtrises de systèmes vous paraît suffisante ?
   Il nous paraît difficile de juger si la concrétisation proposée en matière de maîtrise de système est suffisante. Il manque un rapport détaillé mettant en parallèle les articles des lois modifiés par la loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire adoptée en 2018 et les articles modifiés par la présente ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, exposant et expliquant de façon claire cette concrétisation.

   Nous saluons l'article 33, al. 1 bis b de l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire qui stipule que l'OFT peut conclure des conventions de mise en œuvre de manière autonome lorsque le coût de réalisation ne dépasse pas 20 millions de francs, mais nous proposons de porter ce montant à 50 millions.

   Par rapport à l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire, nous soutenons le fait que le gestionnaire d'infrastructure doit soumettre la restriction aux requérants et la publie plusieurs mois avant (art. 11b). Une première publication 24 mois avant nous paraît toutefois peu réaliste. La deuxième, 12 mois avant, peut également poser problème dans certains cas et un assouplissement de ce laps de temps devrait être, dans certains cas, possible.

Nous soutenons et saluons l'ajout à l'art. 11b al 2 de « le gestionnaire d'infrastructure détermine, après consultation des entreprises de transport ferroviaire et des commanditaires du transport concessionnaire de voyageurs..., les transports de remplacement et les déviations ». La pratique actuelle montre d'importantes lacunes et disfonctionnements en matières d'informations des commanditaires de la part de certaines entreprises de transport ainsi que de concertation sur le système de substitution envisagé.

4. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?
   Comme mentionné à la question 3, il nous est difficile de juger de cette concrétisation étant donné l'absence d'un rapport détaillé et de mise en perspective.

Droits de participation

5. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante ?
   Oui cela nous paraît suffisant.

6. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?
   Non.

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (nouveau RailCom)

7. Êtes-vous d'accord avec les adaptations d'ordonnances relatives à RailCom ?
   Nous craignons également que la création de la RailCom entraîne une augmentation des tâches administratives et des coûts.
   En ce qui concerne les émoluments de cette commission, la fourchette supérieure (250 francs) nous paraît excessive. Il convient d'appliquer la fourchette inférieure (100 francs).

8. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?
   Non

Droits des passagers

9. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le trafic soumis à concession ?
   Nous réitérons les remarques faites lors de la consultation de 2015 : l'extension des droits des passagers risquent d'entraîner de nombreuses procédures judiciaires et de nombreux recours. Les coûts supplémentaires risquent d'être élevés et de se répercuter sur les commanditaires de l'offre, notamment les cantons.
   En ce qui concerne les informations avant le départ, qui sont nombreuses, il conviendrait de préciser qu'elles sont fournies aux voyageurs par les outils électroniques de communication.

10. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation ?
    Oui avec la réserve faite à la réponse au point 9 (premier paragraphe).

11. Estimez-vous judicieux que la branche fixe les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements ?
    Oui, toutefois il nous semble que le législateur devrait fixer quelques règles concernant cette indemnisation et ne pas simplement laisser aux entreprises de transport le soin de fixer leurs conditions.

12. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?
Non, si ce n'est la mention « par les outils électroniques de communication» à l'art 55b al 1.

Autres remarques :

Avez-vous des remarques par rapport aux autres thèmes du projet ?

> *Ordonnance sur le transport des marchandises, art 6a Octroi d'un accès non discriminatoire aux prestations de transports de marchandises il nous parait important de donner la priorité au transport de voyageurs notamment aux heures de pointe.*

> *Ordonnance sur le transport de voyageur, art 61a, 2 : il est mentionné « en cas de retard de 6 minutes ou plus » ; il s'agit vraisemblablement de 60 minutes.*

> *D'une manière générale cette consultation traite de trop d'objets à la fois, souvent éloignés les uns des autres : RailCom, SAS, droit des passagers, infrastructure, sillons, transport de marchandises, installations à câble, etc. Ce n'est pas la première fois que l'OFT procède de cette façon. Il nous paraît plus judicieux, plus efficace et plus démocratique de mettre ces objets en consultation de façon séparée et non pas en vrac dans un seul paquet. Par ailleurs le rapport explicatif ne permet pas de se faire une bonne idée des modifications apportées, de leur portée, ni de pourvoir juger si la concrétisation de la loi sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire est bonne et efficace.*

> *Nous tenons par ailleurs à souligner également que l'OFT doit avoir et garder un rôle de régulateur et ne doit pas aller au-delà de ce rôle.*

13. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?
Non

Nous vous remercions de nous avoir consulté et vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-Pierre Siggen
Président

CANTON DE FRIBOURG · CONSEIL D'ETAT · STAATSRAT

Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

Copie

—

Cantons de Berne, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais, Vaud, CTSO

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Genève, le 16 octobre 2019

Le Conseil d'Etat
4734-2019

GS/UVEK
17. OKT. 2019
Nr.

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral nord
Kochergasse 10
3003 Berne

Concerne : prise de position relative à la consultation sur l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet d'ordonnance citée en objet.

Après analyse par les différents services concernés, nous approuvons le principe général de cette modification d'ordonnances et vous prions de prendre note des réponses apportées au questionnaire annexé.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle Righetti

Le président :

Antonio Hodgers

Annexe mentionnée

Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif à l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Prise de position de: **République et Canton de Genève**

Service d'attribution des sillons

1. Est-ce que les compétences et les tâches du service d'attribution des sillons sont définies avec suffisamment de clarté ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques : les compétences du service d'attribution des sillons mériteraient cependant d'être précisées (art. 1 OSAS), par le biais d'une carte, notamment sur les zones transfrontalières.

2. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?

☐ OUI ☒ NON

Maîtrises de systèmes

3. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de maîtrises de systèmes vous paraît suffisante ?

☒ OUI ☐ NON

4. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?

☐ OUI ☒ NON

Droits de participation

5. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante ?

☒ OUI ☐ NON

6. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?

☒ OUI ☒ NON

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (nouveau RailCom)

7. Êtes-vous d'accord avec les adaptations d'ordonnances relatives à RailCom ?

☒ OUI ☐ NON

DI • Rue de l'Hôtel-de-Ville 14 • 1204 Genève
Tél. +41 (0) 22 327 96 00 • Fax +41 (0) 22 327 96 10 • www.ge.ch
Ligne TPG 36 - arrêt Hôtel-de-Ville

8. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?

☐ OUI ☒ NON

Droits des passagers

9. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le trafic soumis à concession ?

☒ OUI ☐ NON

10. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation ?

☒ OUI ☐ NON

11. Estimez-vous judicieux que la branche fixe les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements ?

☒ OUI ☐ NON

12. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?

☐ OUI ☒ NON

Autres remarques :

13. Avez-vous des remarques par rapport aux autres thèmes du projet ?

☐ OUI ☒ NON

14. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?

☐ OUI ☒ NON

kanton glarus

Telefon 055 646 60 11/12/15
E-Mail: staatskanzlei@gl.ch
www.gl.ch

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

A-Post
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Glarus, 22. Oktober 2019

Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung)

Hochgeachtete Frau Bundesrätin

Sie gaben uns in genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne zum von Ihnen zugestellten Fragekatalog wie folgt vernehmen:

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

Ja, wir erachten die Zuständigkeiten und Aufgaben der unabhängigen Trassenvergabestelle als ausreichend klar formuliert.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein, wir sehen keinen zusätzlichen Handlungsbedarf.

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

Wir vermissen den Einbezug der Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben. Diese werden in der Verordnung nicht konkretisiert, lediglich die Vertragsmodalitäten. Wir erwarten, dass die Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben, welche einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs), im Sinne des neuen Art. 37 Bst. a Abs. 2 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101) als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

Antrag

Die im Gesetz aufgeführten Anspruchsgruppen sind zu konkretisieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs sind als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein, wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Wir erachten die Mitwirkungsrechte als hinreichend festgelegt.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein, wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Ja, der Kanton ist von der Schiedskommission nur indirekt betroffen und ist mit der Verordnungsanpassung einverstanden.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein, wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

In den Erläuterungen zur OBI-Verordnung wird im ersten Absatz auf Seite 10 darauf hingewiesen, dass sich der neue Art. 55b Verordnung über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11) über die Informationspflicht der Unternehmen an den Ausführungsbestimmungen von Art. 27 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments orientiert. Dieser Artikel lautet wie folgt:

«Die Eisenbahnunternehmen richten ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und Pflichten ein. Sie machen den Fahrgästen in weitem Umfang bekannt, wie diese mit der Beschwerdestelle in Verbindung treten können und welche Sprachen ihre Arbeitssprachen sind.

Der Fahrgast kann seine Beschwerde bei jedem beteiligten Eisenbahnunternehmen einreichen. Der Adressat der Beschwerde gibt innerhalb eines Monats eine mit Gründen versehene Antwort oder teilt - in begründeten Fällen - dem Fahrgast mit, wann innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten ab dem Tag, an dem die Beschwerde vorgebracht wurde, mit einer Antwort zu rechnen ist.

Das Eisenbahnunternehmen veröffentlicht in seinem in Artikel 28 genannten jährlichen Geschäftsbericht die Zahl und die Art der eingegangenen und der bearbeiteten Beschwerden, die Beantwortungsdauer und durchgeführte Abhilfemassnahmen».

Die EU regelt mit Art. 27 das Verfahren zur Beschwerdebearbeitung in Bezug auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), jedoch nicht generell für Busunternehmen. Unseres Wissens gelten die EU-Fahrgastrechte im Busverkehr bei Busreisen mit Start oder Ziel in einem EU-Land und hauptsächlich für Liniendienste im Fernverkehr. Mit «Fernverkehr» sind Entfernungen von mindestens 250 Kilometer gemeint (Wegstrecke des Busses, nicht die Reisestrecke des Fahrgastes).

Gemäss Ihrem Vorschlag sollen Reisende bei jedem Transportunternehmen (TU) Beschwerden einreichen können, das in seine Reise involviert war. Sie gehen davon aus, dass der Fahrgast in der Praxis seine Beschwerde bei demjenigen Unternehmen einreicht, bei dem er einen Nachteil erlitten hat. Die Regelung gemäss Art. 55c VPB lässt jedoch offen wer verantwortlich ist, wenn mehrere Unternehmen Verspätungen verursacht haben und die Zuständigkeiten unter den TU zuerst geklärt werden müssen. Es entstehen denjenigen TU Kosten, die nicht an einer Verspätung beteiligt waren, aber für die Kundenbetreuung im Beschwerdefall

aufzukommen haben. An einer Reise beteiligt bedeutet nicht, dass das Unternehmen auch die Verspätung verursacht hat, es muss aber trotzdem für die Kosten der Kundenbetreuung aufkommen. Kommt hinzu, dass kleine TU weder über die erforderlichen Ressourcen zur Kundenbetreuung noch das notwendige Know-how verfügen. Es macht keinen Sinn, dass kleine Unternehmen für diese Fälle zusätzlichen Stellen aufbauen. Sollten mehrere Unternehmen an einem Beschwerdeverfahren beteiligt sein, besteht die Gefahr, dass die Beschwerde je nach TU unterschiedlich abgewickelt wird. Aus diesem Grund ist für uns eine Branchenlösung zwingend. Die Branche soll Standards zur einheitliche Bearbeitung der Beschwerden setzen. Dabei ist ein möglichst effizientes Verfahren zu wählen.

Antrag zu Art. 55c Abs. 2 VPB

Reisende können ihre Beschwerden bei jedem an der Reise beteiligten Unternehmen einreichen. Die schweizerischen Transportunternehmen legen im Sinne einer Branchenregelung den Beschwerdeprozess und die Zuständigkeiten fest. Das gemäss Branchenregelung zuständige Unternehmen gibt innerhalb eines Monats ab Einreichung der Beschwerde eine begründete Antwort. In begründeten Ausnahmefällen teilt es den Reisenden mit, wann sie innerhalb von höchstens drei Monaten ab Einreichung der Beschwerde mit einer Antwort rechnen können.

Wir gehen davon aus, dass hauptsächlich Reisende im nationalen und internationalen Fernverkehr von Verspätungen über 60 Minuten betroffen sind und hier die vorgeschlagene Regelung zum Tragen kommen wird. Die Verordnung sieht für Reisende, die ein Abonnement besitzen und denen wiederholt Verspätungen und Ausfälle widerfahren, eine besondere Regelung vor. Hier kann das Unternehmen Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung in ihren Entschädigungsbestimmungen festlegen. Wir fragen uns jedoch, inwieweit Reisende in der Lage sein werden, eine erlittene Verspätung von über 60 Minuten nachzuweisen. Wie können Fahrgäste glaubhaft machen, dass sie von Verspätungen im Sinne von Art. 61 Abs. 1 VPB betroffen waren? Wir befürchten, dass der administrative Aufwand für die Unternehmen für die erforderlichen Abklärungen unverhältnismässig gross werden könnte und sich dies wiederum negativ auf die Kostenseite bei den Unternehmen auswirkt. Die Folgekosten können erheblich sein und fallen im bestellten Verkehr als Zusatzabgeltung an, welche über die Besteller zu finanzieren ist. Dies lehnen wir ab. Wie ein entsprechender Nachweis zu erbringen ist, bleibt unklar. In den Erläuterungen zur OBI-Verordnung wird im zweiten Absatz auf Seite 12 erwähnt, dass es für alle Beteiligten erstrebenswert und vom Gesetzgeber gewünscht ist, die Entschädigungsregelung in der Branche einheitlich zu regeln. Dies brächte für die Unternehmen administrative Erleichterungen sowie ein für die Reisenden einfacheres und transparenteres System mit sich. Diese Stossrichtung unterstützen wird. Geht man zudem davon aus, dass hauptsächlich General- und Verbundabonnemente im Umlauf sind - welche immer Transportleistungen von mehreren TU beinhalten - ist dies sogar unumgänglich. Daher ist die Verordnung unseres Erachtens so anzupassen, dass die Branche und nicht das einzelne Unternehmen Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und zur Berechnung der Entschädigung festzulegen hat.

Antrag zu Art. 61 Abs. 2 VPB

Reisende, die ein Abonnement besitzen und denen während dessen Gültigkeitsdauer wiederholt Verspätungen und Ausfälle widerfahren, können eine angemessene Entschädigung gemäss den Entschädigungsbedingungen der schweizerischen Transportunternehmen verlangen. Diese legen hierzu eine Branchenregelung mit Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung in ihren Entschädigungsbestimmungen fest.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Ja, wir begrüssen den Einbezug des bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehrs und die Angleichung an die in Europa üblichen Mechanismen.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Ja, wir erachten dies als sinnvoll. Jedoch sollte der Branche ein verbindliches Datum zur Festlegung der Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzer gesetzt werden.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein, wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Das eidgenössische Parlament hat Art. 9 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG, SR 745.1) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs neu nachweisen müssen, dass bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote mit dem neuen Angebot ergänzt werden. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

Der neue Art. 11 VPB, welcher die Flughafentransfers regelt, soll an den neuen Wortlaut angepasst werden. Für Flughafentransfers ist offenbar nach wie vor keine der für den übrigen Fern- und Regionalverkehr geforderten Nachweise nötig. Dies widerspricht unseres Erachtens dem Willen des Gesetzgebers. Dieser wollte sicherstellen, dass neue überregionale Angebote den Regionalverkehr mit einem wesentlichen neuen Element ergänzen und somit verbessern.

Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext bereits vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs (RPV) ergänzen. Aus unserer Sicht kann hiervon jedoch nicht a priori ausgegangen werden. Werden Flughafentransfers in Gebiete angeboten, welche regelmässig mit dem RPV erreichbar sind, bringt der Flughafentransfer keinen massgeblichen Mehrwert für die Kunden. Auch bei Flughafentransfers ist die Frage der Angebotsergänzung im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens im Einzelfall zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum, um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

Antrag zu Art. 11 VPB

Die Bestimmung ist so anzupassen, dass auch Flughafentransfers die vom Gesetzgeber verlangten Nachweise erbringen müssen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein, wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

Genehmigen Sie, hochgeachtete Frau Bundesrätin, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat

Dr. Andrea Bettiga
Landammann

Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

Die Regierung
des Kantons Graubünden

La regenza
dal chantun Grischun

Il Governo
del Cantone dei Grigioni

Sitzung vom	Mitgeteilt den	Protokoll Nr.
21. Oktober 2019	21. Oktober 2019	775

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidg. Departements für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail (als PDF und Word) an: konsultationen@bav.admin.ch

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 2. Juli 2019 in erwähnter Sache und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Kanton Graubünden begrüsst im Grundsatz die Ausführungsbestimmungen auf Verordnungsstufe zu der vom Bundesparlament beschlossenen Vorlage über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI).

Bereits im Vernehmlassungsverfahren zum OBI-Mantelgesetz hat die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) darauf hingewiesen, dass die Kantone als Mitbesteller bei der Vergabe von Systemführerschaften miteinzubeziehen sind. Um dies sicherzustellen, sind die im revidierten Art. 37 des Eisenbahngesetzes (BBl 2018 6062 f.) aufgeführten Anspruchsgruppen auf Verordnungsstufe zu konkretisieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs als An-

spruchsgruppe zu bezeichnen. Zu diesem Antrag und den weiteren Bemerkungen verweisen wir auf den Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage in der Beilage.

Für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anliegen und Bemerkungen danken wir Ihnen bestens.

Namens der Regierung

Der Präsident:	Der Kanzleidirektor:
Dr. Jon Domenic Parolini	Daniel Spadin

Beilage: Fragenkatalog ausgefüllt

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Stellungnahme des Kantons Graubünden

Trassenvergabestelle

1. **Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?**

   Ja

2. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Systemführerschaft

3. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?**

   Die Systemaufgaben werden in der Verordnung nicht konkretisiert, lediglich die Vertragsmodalitäten. Die Kantone erwarten, dass sie bei der Vergabe von Systemaufgaben, welche einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des öffentlichen Verkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs), im Sinne des neuen Art. 37 Abs. 2 als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

Antrag: Die im Gesetz aufgeführten Anspruchsgruppen sind zu konkretisieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs sind als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

4. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Mitwirkungsrechte

5. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?**

   Keine Bemerkungen zur Konkretisierung der Mitwirkungsrechte. Festzuhalten ist, dass die in der Vernehmlassung von den Kantonen geforderten Mitwirkungsrechte für die Kantone nicht im Gesetz aufgenommen worden sind (vgl. dazu Antrag bei Ziff. 3).

6. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Ja

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Ja

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Ja

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Ja, eine einheitliche und zentralisierte Abwicklung der Entschädigungsanträge für die ganze Branche ist ein Anliegen des gesamten öV zur Vereinfachung und Kostenminimierung.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Nein

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein

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

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

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et
de la communication (DETEC)
3003 Berne

GS / UVEK
16. OKT. 2019
Nr.

Delémont, le 8 octobre 2019

Ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Le Gouvernement tient à vous remercier de l'avoir consulté et de lui donner l'opportunité de se prononcer au sujet des ordonnances sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire.

En annexe, vous trouverez le questionnaire complété et faisant office de prise de position du canton du Jura.

Le Gouvernement vous prie d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, l'expression de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Martial Courtet
Vice-président

Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'Etat

Annexe : réponses au catalogue de questions

Distribution par voies postale et électronique (word et pdf à konsultationen@bav.admin.ch)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif à l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Prise de position du canton du Jura

Service d'attribution des sillons

1. Est-ce que les compétences et les tâches du service d'attribution des sillons sont définies avec suffisamment de clarté ? *Oui*
2. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? *Non*

Maîtrises de systèmes

3. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de maîtrises de systèmes vous paraît suffisante ?
   Les tâches du système ne sont pas spécifiées dans l'ordonnance, mais uniquement les modalités du contrat. Le canton du Jura demande à ce que les cantons soit associés à l'attribution de tâches systémiques ayant une influence directe sur eux en particulier en tant que commanditaires de l'offre de transports publics et ce au sens du nouvel article 37.

4. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? *Non*

Droits de participation

5. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante ?
   Nous regrettons que la participation des cantons dans la loi n'ait pas été prévue et donc qu'elle ne soit pas reprise dans l'ordonnance.
6. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? *Non*

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (nouveau RailCom)

7. Êtes-vous d'accord avec les adaptations d'ordonnances relatives à RailCom ? *Oui*
8. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? *Non*

Droits des passagers

9. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le trafic soumis à concession ? *Oui*

10. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation ? *Oui*
11. Estimez-vous judicieux que la branche fixe les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements ?
    Oui, même si nous devons constater que la motivation de la branche n'est pas très élevée pour trouver une solution. L'OFT devrait ici intervenir de manière plus importante.
12. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? *Non*

Autres remarques :

13. Avez-vous des remarques par rapport aux autres thèmes du projet ? *Non*
14. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? *Non*

KANTON
LUZERN

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement
Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

per E-Mail:
konsultationen@bav.admin.ch

Luzern, 29. Oktober 2019

Protokoll-Nr.: 1147

Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie den Kantonsregierungen die Entwürfe der Verordnungen über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung) sowie über die Trassenvergabestelle (TVSV) zur Vernehmlassung zugestellt.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates lassen wir Ihnen in der Beilage den ausgefüllten Fragebogen zukommen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anträge und Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Fabian Peter
Regierungsrat

Beilage:
- ausgefüllter Fragenkatalog Kanton Luzern

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Stellungnahme des Kantons Luzern

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Gemäss Art. 3 Abs. 1 der neuen Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV) können Dritte, zum Beispiel für das Erstellen von Trassenstudien und diskriminierungsfreien Fahrplänen, beigezogen werden. Sollte insbesondere die grosse Infrastrukturbetreiberin SBB in dieser Form als Dritte beigezogen werden, dann besteht unseres Erachtens keine umfassende Gewähr, dass das Unternehmen nicht auch eigene Interessen verfolgt, namentlich in seiner Rolle als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Es besteht die Gefahr, dass Aufträge an Dritte nicht immer diskriminierungsfrei erfolgen. Es ist fraglich, ob die Trassenvergabestelle selbst über die fachlichen Kompetenzen verfügt, um mögliche Konflikte aufzudecken. Konsequenterweise müssten die Mitarbeitenden derjenigen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB), welche über die Fachkompetenzen zur Erstellung von Trassenstudien und Fahrplänen verfügen, zur Trassenvergabestelle wechseln. Nur so kann die Trassenvergabestelle mögliche Interessenskonflikte vermeiden und eine diskriminierungsfreie Planung gewährleisten.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

   Wir vermissen den Einbezug der Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben. Diese werden in der Verordnung nicht konkretisiert, lediglich die Vertragsmodalitäten. Wir erwarten, dass die Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben, welche einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs) im Sinne des neuen Art. 37 Bst. a Abs. 2 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101), als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

   Antrag 1

   Die im Gesetz aufgeführten Anspruchsgruppen sind zu konkretisieren und insbesondere sind die Besteller des öffentlichen Verkehrs als Anspruchsgruppe aufzuführen.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   Die Mitwirkungsrechte sind angemessen festgelegt. Wir unterstützten die formulierte Regelung für einen besseren Informationszugang durch die Infrastrukturbetreiberinnen.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   Ja.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

   Es ist nicht zielführend, wenn jede konzessionierte Transportunternehmung (Bahn, Bus, Tram, Schiff, Seilbahn), welche an einer Reise beteiligt ist, für die Fehler anderer Transportunternehmen geradestehen muss. Art. 55c Abs. 2 ist daher zu streichen bzw. zu präzisieren. Die Passagierrechte sollen nur bei der verursachenden Transportunternehmung eingefordert werden können, nicht bei sämtlichen Unternehmen, die an einer Reise beteiligt waren. Insbesondere im internationalen Verkehr besteht die Gefahr, dass die häufig vorkommenden grossen Verspätungen im Ausland anschliessend bei einer – für die Verspätung nicht verantwortlichen – Schweizer Bahn- oder Busunternehmung eingefordert werden. Die Ortsverkehrsunternehmung, welche sehr selten mehr als 60 Minuten Verspätung produziert, muss danach mit grossem Aufwand der Sachlage im Ausland nachgehen. Im Gegenzug können sich die verursachenden Unternehmen von administrativ aufwändigen Rückerstattungen entlasten, was nicht erwünscht ist.

   Antrag 2

   Art. 55c Abs. 2 ist dahingehend anzupassen, dass die Passagierrechte nur bei der die Verspätung verursachenden Transportunternehmung eingefordert werden können.

Wir gehen davon aus, dass hauptsächlich Reisende im nationalen und internationalen Fernverkehr von Verspätungen über 60 Minuten betroffen sind und hier die vorgeschlagene Regelung zum Tragen kommen wird. Es stellt sich aber für uns die Frage, wie Umsteigeverbindungen gehandhabt werden, insbesondere auf nur stündlich verkehrenden Linien. Ist die zweite Fahrt dann nur um eine Minute verspätet, beträgt die Verspätung bereits mehr als 60 Minuten. Insbesondere auf Buslinien ist der Fahrplan gar nicht minutenscharf definierbar. Art. 61 Abs. 5 VPG soll entsprechend ergänzt werden, beispielsweise, dass bei Verspätungen zwischen 60 und 65 Minuten der letzte Fahrtabschnitt mindestens fünf Minuten Verspätung aufweisen muss, oder dass die Branche Spezialfälle separat regeln kann.

Weiter möchten wir darauf hinweisen, dass im Zusammenhang mit der Glaubhaftmachung beziehungsweise Nachweisbarkeit geltend gemachter Entschädigungsansprüche von Abonnementsinhaberinnen und -inhaber Fragen hinsichtlich des Datenschutzes aufgeworfen werden. Diese Fragen stellen sich auch bei Gästen, welche ein Rückfahrbillett gekauft haben und damit nicht eine spezifizierte Einzelfahrt gelöst haben. Bewegungsprofile zu erstellen, nur um etwaige Entschädigungsansprüche nachweisen zu können, wäre klar nicht verhältnismässig. Was die Konsequenzen daraus sind und wie eine datenschutzkonforme Lösung aussehen könnte, wird nicht ausreichend klar und müsste präzisiert werden.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

    Wir begrüssen den Einbezug des bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehrs und die Angleichung an die in Europa üblichen Mechanismen.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

    Ja.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

    Ja.

    Die Verordnung sieht im neuen Art. 55b eine umfassende Informationspflicht vor, welche vor und während der Fahrt besteht. Diese Informationen machen bei Bahnen allenfalls Sinn. Es stellt sich aber die Frage, ob die detaillierten Regelungen zwingend für alle Transportunternehmen gelten müssen. Zum Beispiel die Pflicht, die Sitzplatzverfügbarkeit vor der Abfahrt bekannt zu geben, macht bei städtischen Transportunternehmen (wo Stehplätze zum Alltag gehören) oder bei konzessionierten Gondel-/Luftseilbahn (wo es nur bzw. keine Sitzplätze gibt) keinen Sinn.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

    Das eidgenössische Parlament hat Art. 9 des Personenbeförderungsgesetzes (SR 745.1) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs neu nachweisen müssen, dass bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder

Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote mit dem neuen Angebot ergänzt werden. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

Der neue Art. 11 der Verordnung über die Personenbeförderung (SR 745.11; VPB), in dem es um Flughafentransfers geht, soll an den neuen Wortlaut angepasst werden. Für Flughafentransfers ist offenbar nach wie vor keine der für den übrigen Fern- und Regionalverkehr geforderten Nachweise nötig. Dies widerspricht unseres Erachtens dem Willen des Gesetzgebers. Dieser wollte sicherstellen, dass neue überregionale Angebote den Regionalverkehr mit einem wesentlichen neuen Element ergänzen und somit verbessern.

Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext bereits vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ergänzen. Aus unserer Sicht kann hiervon jedoch nicht a priori ausgegangen werden: Werden Flughafentransfers in Gebiete angeboten, welche mit einmaligem Umsteigen mit dem Regional- und Fernverkehr regelmässig erreicht werden können, bringt der Flughafentransfer keinen massgeblichen Mehrwert für die Kunden. Auch bei Flughafentransfers ist die Frage der Angebotsergänzung im Rahmen eines konzessions-rechtlichen Verfahrens im Einzelfall zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum, um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

Antrag 3

Der Art. 11 VPB ist so anzupassen, dass auch Flughafentransfers die vom Gesetzgeber verlangten Nachweise erbringen müssen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

LE CONSEIL D'ÉTAT
DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : konsultationen@bav.admin.ch
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Consultation sur l'Ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Madame la conseillère fédérale,

Votre demande de prise de position du 2 juillet 2019 concernant l'objet susmentionné nous est bien parvenue et nous vous en remercions.

Vous trouverez en annexe le détail de la prise de position du gouvernement de la République et Canton de Neuchâtel. Cette dernière peut se synthétiser comme suit :

1. **Création d'un service d'attribution des sillons indépendant et création d'une commission d'arbitrage aux compétences renforcée (RailCom)**
   Nous soutenons la création d'un établissement de droit public indépendant pour l'attribution des sillons ferroviaires. Nous soutenons également le renforcement de l'actuelle commission d'arbitrage. Il est cependant important que ces nouvelles entités gardent une taille proportionnée et conservent, autant que possible, les synergies existantes avec les différentes parties prenantes au transport ferroviaire.

2. **Participation des cantons à la planification des investissements**
   Dans la mesure où ils contribuent au fonds FIF et qu'ils sont impactés en tant que commanditaires, les cantons doivent être reconnus comme groupe d'ayants-droit concernés et participer ainsi à la planification des investissements sur le réseau ferroviaire.

3. **Droits des passagers**
   Nous saluons une meilleure prise en compte des droits des passagers dans l'Ordonnance sur le transport de voyageurs. Les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements méritent néanmoins encore d'être précisées. Il est en effet, peu judicieux que la branche fixe elle-même le processus et les montants du dédommagement. Une

NE

solution pragmatique selon le niveau de disponibilité du réseau d'offre de transport public doit être envisagée.

4. **Transferts d'aéroport en bus**
   Il est préconisé d'examiner au cas par cas les demandes de transferts d'aéroport en bus. Ces transferts ne peuvent pas être considérés à priori comme complémentaires à l'offre en transports publics. Il convient en conséquence de supprimer l'article 11 OTV. Il n'y a pas lieu de faire une exception pour ce type de transfert en bus.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 23 octobre 2019

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE NEUCHÂTEL * CONSEIL D'ETAT *

Annexe : réponses de la République et Canton de Neuchâtel au catalogue de questions

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif à l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Prise de position du canton de Neuchâtel

Service d'attribution des sillons

1. **Est-ce que les compétences et les tâches du service d'attribution des sillons sont définies avec suffisamment de clarté ?**

   Le canton salue la création d'un établissement indépendant de droit public pour reprendre, dans une large mesure, les tâches assumées actuellement par Sillon Suisse SA appartenant aux CFF, BLS, SOB et l'UTP.

   Néanmoins, étant donné que l'établissement sera indépendant des entreprises ferroviaires, il est demandé à la Confédération de veiller à créer une nouvelle structure proportionnée aux tâches qui lui seront confiées et bénéficiant au maximum des synergies existantes avec les gestionnaires d'infrastructure (GI). Il ne faudrait en effet pas que la création de l'établissement engendre une augmentation artificielle des coûts du transport.

2. **Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?**

   Non.

Maîtrises de systèmes

3. **Est-ce que la concrétisation proposée en matière de maîtrises de systèmes vous paraît suffisante ?**

   Le canton soutient la possibilité que l'OFT confie des mandats de maîtrise de système dans le domaine de l'infrastructure à un gestionnaire de système. Cette possibilité permettra en effet d'améliorer la qualité des systèmes tout en économisant des moyens financiers.

   Néanmoins, dans un soucis d'économie de moyens, il est recommandé à l'OFT de veiller à ne pas multiplier les mandataires travaillant au développement ou au perfectionnement d'un même système technique (pas de multiplication de mandats).

4. **Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?**

   Le canton souhaite que les modalités d'attribution des mandats de maîtrise de système (art.37 LCdF) soient précisées dans une ordonnance fédérale, en particulier des précisions au sujet des entreprises et des groupes d'ayants-droit qui seront consultés.

Droits de participation

5. **Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante ?**

   Qu'elles soient nationales ou internationales, les entreprises de transport ferroviaire (ETF) sont directement impactées par les décisions d'investissement des gestionnaires d'infrastructure (GI). Il est donc essentiel qu'elles bénéficient d'un droit à l'information, d'un droit à la participation à la planification des investissements ainsi que d'un droit de recours. Ceci est particulièrement vrai pour les ETF internationales. En effet, les ETF suisses sont dans la majorité des cas des entreprises intégrées. Leurs intérêts sont donc pris en compte par les GI elles-mêmes.

   Les modifications apportées à l'ordonnance sont d'autant plus valables que l'argent investit par les GI provient de prélèvements au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Il convient donc que l'affectation de ces fonds publics soit réalisée objectivement et en pleine impartialité.

6. **Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?**

   Dans la mesure où les cantons contribuent au fonds FIF et qu'en tant que commanditaires de prestations de transports ils sont directement impactés par les choix des GI, les cantons doivent également bénéficier d'un droit à l'information, d'un droit à la participation à la planification des investissements des GI ainsi que d'un droit de recours.

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (nouveau RailCom)

7. **Êtes-vous d'accord avec les adaptations d'ordonnances relatives à RailCom ?**

   Le canton n'a pas de remarque concernant les adaptations d'ordonnances relatives à la future RailCom. Il constate néanmoins que, d'une autorité de régulation, la commission d'arbitrage deviendra également une autorité de recours.

8. **Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?**

   Pour éviter que la RailCom soit submergée par le nombre de recours des ETF, il est proposé d'étudier l'opportunité d'une analyse préalable des recours par l'OFT.

Droits des passagers

9. **Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le trafic soumis à concession ?**

   Le canton salue une meilleure protection des passagers, notamment par l'inscription dans l'ordonnance d'un droit à l'information ainsi que du remboursement du prix de transport en cas d'annulation ou de retard. Pour le détail, il se réfère aux réponses données ci-après.

10. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation ?

Le canton n'a pas de remarques concernant les modifications apportées à l'ordonnance en matière de transport par bus transfrontalier (art.61b OTV). Les nouvelles dispositions pour les droits des passagers lui conviennent.

11. Estimez-vous judicieux que la branche fixe les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements ?

Le principe d'une indemnisation pour les voyageurs au bénéfice d'un abonnement est à saluer. En revanche, il est peu judicieux que ce soit les ETF elles-mêmes qui fixent le processus et le montant du dédommagement (art.61, al.2 OTV). Ces deux éléments devraient être fixés dans l'ordonnance et non laissés au libre arbitre des ETF. Le voyageur de devrait pas devoir activement demander l'indemnisation. Afin de faciliter la mise en œuvre de cette indemnisation, l'indemnité devrait être calculée sous forme d'une réduction sur le prix d'achat de l'abonnement de la période suivante. Cette réduction serait calculée annuellement en fonction de la disponibilité effective du réseau d'offre en transport public pendant la période écoulée.

12. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?

Les conditions d'indemnisation proposées en transport ferroviaire international (art.61, al.1 OTV) sont correctes et conformes à la pratique européenne. En revanche, ces mêmes conditions d'indemnisation proposées en trafic national pourraient être plus exigeantes. En effet, dans le système suisse avec un horaire cadencé, un retard de 60 minutes équivaut de fait à une suppression de train. Le canton propose donc que la limite pour une indemnisation soit abaissée, par exemple à 30 minutes.

Autres remarques :

13. Avez-vous des remarques par rapport aux autres thèmes du projet ?

Le postulat sur la complémentarité de l'offre fait dans l'OTV concernant les transferts en bus depuis les aéroports (art.11 OTV) n'est pas opportun. Les pouvoirs publics s'efforcent de raccorder systématiquement les sites aéroportuaires au réseau de transport public afin d'encourager un report modal du transport individuel aux transports en commun. Aussi, il n'est pas envisageable de considérer ces transferts en bus comme automatiquement complémentaires à l'offre en transport public. En dehors des heures d'exploitation des transports publics ces transferts en bus peuvent être complémentaires.

14. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?

Le canton préconise d'examiner au cas par cas les demandes de transferts d'aéroport en bus et de supprimer l'article 11 OTV. Il n'y a pas besoin de faire d'exception pour ce type de transfert.

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 Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 15. Oktober 2019

Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur. Stellungnahme

Sehr geehrter Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantonsregierungen eingeladen, sich zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) vernehmen zu lassen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und äussern uns dazu wie folgt.

Die vorliegenden Anpassungen der Verordnungen in Form eines Mantelerlasses sind weitgehend eine Konkretisierung der OBI-Beschlüsse des Parlaments. Wie Sie dem beiliegenden ausgefüllten Fragebogen entnehmen können, sind wir mit den vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen weitgehend einverstanden. Einen Vorbehalt machen wir bei den neuen Bestimmungen zu den Passagierrechten.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES

REGIERUNGSRAT · KANTON NIDWALDEN ·

Alfred Bossard
Landammann

lic. iur. Hugo Murer
Landschreiber

Geht an:
- konsultationen@bav.admin.ch

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Stellungnahme Kanton Nidwalden

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

   Wir vermissen den Einbezug der Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben. Diese werden in der Verordnung nicht konkretisiert, lediglich die Vertragsmodalitäten. Wir erwarten, dass die Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben, welche einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs), im Sinne des neuen Art. 37 Bst. a Abs. 2 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101) als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

   Antrag

   Die im Gesetz aufgeführten Anspruchsgruppen sind zu konkretisieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs sind als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   Ja.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   Ja.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

   Nein.

   Die Umsetzung der Passagierrechte geht unserer Meinung nach zu weit. Mit den neuen Passagierrechten wird vor allem EU-Recht nachvollzogen. Ob mit solchen Regulierungen das öV-System für Kundinnen und Kunden in der Schweiz attraktiver wird und ob damit der Modalsplit verbessert werden kann, ist für uns zumindest fraglich. Der öffentliche Verkehr wird mit den vorgeschlagenen Regelungen schwerfälliger und bürokratischer. Aus diesem Grund lehnen wir die Umsetzung der Passagierrechte grundsätzlich ab.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

    Nein.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

    Nein.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

    Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

    Nein.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

    Nein.

Kanton
Obwalden

Bau- und Raumentwicklungsdepartement BRD

CH-6061 Sarnen, Postfach 1163

Per E-Mail:
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus
3003 Bern
konsultationen@bav.admin.ch

Sarnen, 16. Oktober 2019

Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur: Stellungnahme des Kantons Obwalden

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie die Kantone eingeladen, zu den geplanten Änderungen bei der Organisation der Bahninfrastruktur auf Verordnungsstufe Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Der öffentliche Verkehr im Kanton Obwalden verfügt weder über Normalspurbahnen noch über Güterverkehr oder internationale Fahrgastverbindungen. Von Relevanz sind für die hier tätigen Transportunternehmen allenfalls die geplanten Änderungen bei den Fahrgastrechten. Wir verzichten deshalb auf eine ausführliche Stellungnahme und beantworten die von Ihnen formulierten Fragen in der Beilage. Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Departementsvorsteher

Dr. Josef Hess
Landammann

Beilage:
- Fragenkatalog

Kopie an:
- Regierungsrat (Zirkulationsmappe)
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement
- Amt für Raumentwicklung und Verkehr
- Amt für Volkswirtschaft

Bau- und Raumentwicklungsdepartement
Flüelistrasse 3, 6060 Sarnen
Postadresse: Postfach 1163, 6061 Sarnen
Tel. 041 666 64 35, Fax 041 660 95 77
brd@ow.ch
www.ow.ch

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?
   Ja.
2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?
   Ja.
4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?
   Ja.
6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?
   Ja.
8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?
   Nein. Jedes an einer Reise beteiligte Transportunternehmen soll gemäss Vernehmlassungsentwurf für Beschwerden von Fahrgästen bei Verspätungen ansprechbar sein. Aus unserer Sicht könnte dies in der Praxis zu grossen Umsetzungsproblemen führen. Insbesondere bei kleineren Unternehmen wie Seilbahnen oder Schifffahrtsbetrieben scheint es aus unserer Sicht nicht sinnvoll, diese Kompetenzen aufzubauen. Sinnvollerweise formu-

liert die Branche eine Gesamtlösung, oder das Beschwerderecht soll einzig bei der (haupt-) verursachenden Transportunternehmung eingefordert werden können. Im eingehenden grenzüberquerenden Personenverkehr, wo grosse Verspätungen oft vorkommen, würden die betroffenen Schweizer Transportunternehmen voraussichtlich mit grossem administrativem Aufwand belastet, während die verursachende Unternehmung entlastet würde.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?
    Ja.
11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?
    Ja, siehe dazu auch Antwort auf Frage 9.
12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
    Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
    Nein.
14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?
    Nein.

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

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@ktsh.ch

Regierungsrat

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Schaffhausen, 24. September 2019

Vernehmlassung Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 wurden die Kantone eingeladen, bis 24. Oktober 2019 zur obgenannten Vorlage Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Ausführungen im beigelegten Fragebogen.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

REGIERUNGSRAT DES KANTONS SCHAFFHAUSEN

Ernst Landolt

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger

Beilage:
Fragebogen

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Stellungnahme des Kantons Schaffhausen

Trassenvergabestelle

1. **Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?**

   Ja

2. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Systemführerschaft

3. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?**

   Die Systemaufgaben werden in der Verordnung nicht konkretisiert, lediglich die Vertragsmodalitäten. Die Kantone erwarten, dass sie bei der Vergabe von Systemaufgaben, welche einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des Öffentlichen Verkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs), im Sinne des neuen Art. 37 Abs. 2 Eisenbahngesetz (Eingeführt mit dem Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur, BBl 2018 6051) als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

   Antrag: Die im Gesetz aufgeführten Anspruchsgruppen sind in der Verordnung weiter zu konkretisieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs sind als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

4. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Mitwirkungsrechte

5. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?**

   Wir bedauern, dass die in der Vernehmlassung zum Bundesgesetz von den Kantonen geforderten Mitwirkungsrechte für die Kantone nicht in die Verordnung aufgenommen worden sind. Zur Konkretisierung der Mitwirkungsrechte haben wir keine Bemerkungen; wichtig ist, dass ein Einbezug der Kantone frühzeitig erfolgt.

6. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. **Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?**

   Der Kanton ist von der Schiedskommission nur indirekt betroffen, wir sehen keine besonderen Schwachpunkte.

8. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Passagierrechte

9. **Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?**

   Wir erachten die Umsetzung als sachgerecht und im internationalen Kontext als angemessen.

10. **Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?**

    Wir begrüssen den Einbezug des bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehrs und die Angleichung an die in Europa üblichen Mechanismen.

11. **Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?**

    Wir erachten den Vorschlag, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzer festlegt, grundsätzlich als sinnvoll. Problematisch ist allerdings, dass die Transportunternehmen ein beschränktes Interesse daran haben dürften, rasch eine einheitliche und transparente Lösung zu finden. Wir befürchten daher, dass in absehbarer Zeit keine Lösung für Entschädigungen an Abonnementsbesitzer vorliegen wird. Nach unserer Einschätzung ist eine aktive Haltung des BAV nötig, damit die Entschädigungsbedingungen zeitnah erarbeitet werden.

12. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

    Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. **Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?**

    Das eidgenössische Parlament hat Art. 9 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs neu nachweisen müssen, dass bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote mit dem neuen Angebot **ergänzt** werden. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

    Der neue Art. 11 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11), in dem es um Flughafentransfers geht, soll an den neuen Wortlaut angepasst werden, womit wir grundsätzlich einverstanden sind. Allerdings stört uns, dass für Flughafentransfers nach

wie vor keine der für den übrigen Fern- und Regionalverkehr geforderten Nachweise nötig sein sollen. Dies widerspricht unserer Ansicht nach dem Willen des Gesetzgebers, der mit dem neuen Wortlaut sicherstellen wollte, dass neue überregionale Angebote den Regionalverkehr mit einem wesentlichen neuen Element ergänzen und somit verbessern.

Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext nämlich bereits *vermutet*, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ergänzen. Aus Sicht des Regierungsrates kann hiervon jedoch nicht a priori ausgegangen werden. Werden Flughafentransfers in Gebiete angeboten, welche mit einmaligem Umsteigen mit dem Regional- und Fernverkehr regelmässig erreicht werden können, bringt der Flughafentransfer keinen massgeblichen Mehrwert für die Kunden. Auch bei Flughafentransfers ist die Frage der Angebotsergänzung im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens im Einzelfall zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum, um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

Antrag: Die Bestimmung in Art. 11 VPG ist so anzupassen, dass auch Flughafentransfers die vom Gesetzgeber verlangten Nachweise erbringen müssen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein

Regierungsrat des Kantons Schwyz

VERSENDET AM 22. OKT. 2019

kantonschwyz

6431 Schwyz, Postfach 1260

A-Post
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mai an: konsultationen@bav.admin.ch

Schwyz, 15. Oktober 2019

Vernehmlassung zu Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur
Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung in titelvermerkter Angelegenheit eingeladen.

Wir sind einverstanden mit der Festlegung der Zuständigkeit und Aufgaben der zukünftigen Trassenvergabestelle, den Ausführungen zu den Verträgen über Systemführerschaften, den Grundsätzen zu den Gebühren und Abgaben der RailCom und der Konkretisierung der Mitwirkungsrechte der Transportunternehmen.

Im Übrigen verweisen wir auf den beiliegenden Fragenkatalog.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

Kaspar Michel
Landammann

Regierungsrat Kanton Schwyz

Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Kopie z. K. an:
– Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

   Ja.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   Ja.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   Ja.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

   Ja.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

    Ja.

    Im Sinne der Gleichbehandlung sollen die Regeln im grenzüberschreitenden Busverkehr gleich gehandhabt werden wie beim nationalen konzessionierten Verkehr.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

    Ja.

    Die Branche soll aber die Entschädigungsbedingungen für alle Fahrausweise selber festlegen können. So besteht eine einheitliche Entschädigungsregel für alle Fahrausweise. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Branche nur die Bedingungen für die Abonnemente festlegen darf. Ausserdem ist nicht geregelt wie die Zuständigkeit für die Festlegung von Entschädigungsbedingungen für spezielle Fahrausweise wie Tageskarten, RailAway, Fairtiq (Preis wird erst im Nachhinein berechnet), Mehrfahrtenkarten, etc. ist. Der Artikel 61 ist deshalb in dem Sinne zu überarbeiten, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für alle Fahrausweise festlegen soll.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

    Ja.

    Die Informationspflicht gemäss Artikel 55b ist aus unserer Sicht etwas zu umfassend. Die aufgezählten Punkte machen bei Bahnen allenfalls Sinn. Anders verhält es sich bei Bussen. So dürfte es schwierig werden für die Busbetriebe die Sitzplatzverfügbarkeit zu melden. Auch das Vorhersehen von Störungen (z.B. Verkehrsüberlastungen, Wetterbedingungen, etc.) dürfte nicht so einfach zu bewältigen sein und ist mit einem hohen administrativen Aufwand verbunden. Der Artikel 55b soll deshalb entsprechend bereinigt und verkürzt werden.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

    Nein.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

    Nein.

KANTON solothurn

Regierungsrat

Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
so.ch

GS / UVEK
22. OKT. 2019
Nr.

Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

21. Oktober 2019

Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) danken wir Ihnen. Wie Sie dem beiliegenden ausgefüllten Fragenkatalog entnehmen können, sind wir mit den vorgeschlagenen Verordnungsanpassungen weitgehend einverstanden. Zu zwei spezifischen Punkten beantragen wir jedoch Änderungen, die dem Vernehmen nach auch von weiteren Kantonen eingebracht werden:

a) Einbezug der Besteller als Anspruchsgruppe bei Systemführerschaften

Der Begriff der «Anspruchsgruppen» im neuen Art. 37 EBG im Zusammenhang mit Systemführerschaften ist sehr breit gefasst und bedarf nach unserer Ansicht einer Konkretisierung. Da Systemführerschaften (Systemaufgaben) den Regionalen Personenverkehr (RPV) betreffen können, sind die Kantone als Besteller dieses Verkehrs einzubeziehen.

Der Regierungsrat beantragt daher, die in Art. 37 Abs. 2 Bst. b des revidierten Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) aufgeführten Anspruchsgruppen auf Verordnungsebene zu spezifizieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

b) Flughafentransfers und Regionalverkehr

Das Eidgenössische Parlament hat Art. 9 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs neu nachweisen müssen, dass bestehende, von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote mit dem neuen Angebot ergänzt werden. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

Der neue Art. 11 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11), in dem es um Flughafentransfers geht, soll an den neuen Wortlaut angepasst werden, womit wir grundsätzlich einverstanden sind. Allerdings stört uns, dass für Flughafentransfers nach wie vor keine der für den übrigen Fern- und Regionalverkehr geforderten Nachweise nötig sein sollen. Dies widerspricht unserer Ansicht nach dem Willen des Gesetzgebers, der mit dem neuen Wortlaut sicherstellen will, dass neue überregionale Angebote den Regionalverkehr mit einem wesentlichen neuen Element ergänzen und somit verbessern.

Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext nämlich bereits vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ergänzen. Davon können wir jedoch nicht a priori ausgehen.

Wir beantragen daher, die Verordnung so anzupassen, dass auch Flughafentransfers die vom Gesetzgeber verlangten Nachweise erbringen müssen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum, um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

Im Weiteren verweisen wir auf die Beilage (Beantwortung Fragenkatalog) und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Roland Fürst
Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage: Fragenkatalog

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Stellungnahme des Kantons Solothurn

Trassenvergabestelle

1. **Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?**

   Ja.

2. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein.

Systemführerschaft

3. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?**

   Die Systemaufgaben werden in der Verordnung nicht konkretisiert, lediglich die Vertragsmodalitäten.
   Die Kantone erwarten, dass sie bei der Vergabe von Systemaufgaben, welche einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des Öffentlichen Verkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs), im Sinne des neuen Art. 37 Abs. 2 als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

   Antrag: Die im Gesetz aufgeführten Anspruchsgruppen sind zu konkretisieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs sind als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

4. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?**

   Ja.

6. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Ja, als Besteller von Leistungen auf dem Schienennetz im regionalen Personenverkehr (RPV) wünschen wir uns analog Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Anschliesser ein explizites Mitwirkungsrecht.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. **Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?**

   Ja. Der Kanton ist von der Schiedskommission nur indirekt betroffen, und wir sehen keine besonderen Schwachpunkte.

8. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein.

Passagierrechte

9. **Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?**

   Ja. Wir erachten die Umsetzung als sachgerecht und im internationalen Kontext als angemessen.

10. **Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?**

    Ja. Wir begrüssen den Einbezug des bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehrs und die Angleichung an die in Europa üblichen Mechanismen.

11. **Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?**

    Ja. Wir erachten den Vorschlag, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzer festlegt, grundsätzlich als sinnvoll. Problematisch ist allerdings, dass die Transportunternehmen (TU) nur ein beschränktes Interesse haben dürften, rasch eine einheitliche und transparente Lösung zu finden. Wir befürchten daher, dass in absehbarer Zeit keine Lösung für Entschädigungen an Abonnementsbesitzer vorliegen wird. Nach unserer Einschätzung ist eine aktive Haltung des BAV nötig, damit die Entschädigungsbedingungen zeitnah erarbeitet werden.

12. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

    Ja, im stark vernetzten und grenzüberschreitenden öV-System ist es aus Kundensicht oft nicht klar, welches TU für eine Verspätung bzw. für eine allfällige Rückerstattung zuständig ist. Im operativen Bereich ist daher zu prüfen, ob nicht die Branche verpflichtet werden könnte, (z.B. bei der Ombudsstelle des VöV oder beim BAV), eine gemeinsame, kundenfreundliche Anlaufstelle für alle Rückerstattungsanträge einzurichten. Diese koordiniert, von welchem TU die Rückerstattung jeweils einzufordern ist.

Weitere Bemerkungen:

13. **Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?**

    Ja, zu Flughafentransfers:

    Das eidgenössische Parlament hat Art. 9 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs

neu nachweisen müssen, dass bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote mit dem neuen Angebot ergänzt werden. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

Der neue Art. 11 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11), in dem es um Flughafentransfers geht, soll an den neuen Wortlaut angepasst werden, womit wir grundsätzlich einverstanden sind. Allerdings stört uns, dass für Flughafentransfers nach wie vor keine der für den übrigen Fern- und Regionalverkehr geforderten Nachweise nötig sein sollen. Dies widerspricht unserer Ansicht nach dem Willen des Gesetzgebers, der mit dem neuen Wortlaut sicherstellen wollte, dass neue überregionale Angebote den Regionalverkehr mit einem wesentlichen neuen Element ergänzen und somit verbessern.

Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext nämlich bereits *vermutet*, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ergänzen. Davon können wir unseres Erachtens jedoch nicht a priori ausgehen. Werden Flughafentransfers in Gebiete angeboten, welche mit einmaligem Umsteigen mit dem Regional- und Fernverkehr regelmässig erreicht werden können, bringt der Flughafentransfer keinen massgeblichen Mehrwert für die Kunden. Auch bei Flughafentransfers ist die Frage der Angebotsergänzung im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens im Einzelfall zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

Antrag: Die Bestimmung in Art. 11 VPG ist so anzupassen, dass auch Flughafentransfers die vom Gesetzgeber verlangten Nachweise erbringen müssen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Kanton St.Gallen
Volkswirtschaftsdepartement

Volkswirtschaftsdepartement, Generalsekretariat, Davidstrasse 35, 9001 St.Gallen

A-Post
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Volkswirtschaftsdepartement
Davidstrasse 35
9001 St.Gallen
T +41 58 229 34 87
F +41 58 229 21 75
bruno.damann@sg.ch

St.Gallen, 16. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 hat Ihr Departement die Kantonsregierungen eingeladen, zu den Verordnungsanpassungen über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) Stellung zu nehmen. Gerne äussern wir uns wie folgt:

Die Bahnunternehmen in der Schweiz sind grösstenteils als sogenannte integrierte Bahnen organisiert. Mit der heutigen Organisationsform besteht die Gefahr von Diskriminierungen zwischen den Infrastrukturbetreiberinnen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU).

Die OBI-Vorlage bezweckt unter anderem, mehr Transparenz im schweizerischen Eisenbahnsystem zu schaffen, beim Zugang der Bahnunternehmen auf Netze anderer Bahnen eine Diskriminierung zu vermeiden und die Effizienz zu erhöhen. Die Trasse Schweiz AG, die derzeit zu je 25 Prozent den Bahnunternehmen SBB, BLS und SOB sowie dem Verband öffentlicher Verkehr gehört, wird in eine unabhängige Anstalt des Bundes überführt.

Neu können Systemführerschaften erteilt werden. Das Mitwirkungsrecht der EVU und von Anschliessern bei der kurz- und mittelfristigen Planung von Investitionen wird gestärkt. Ausserdem werden die Kompetenzen der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom) erweitert. Überdies erhalten die Passagiere bei grossen Verspätungen – in Anlehnung an die Vorschriften in der Europäischen Union – einen Rechtsanspruch auf eine finanzielle Entschädigung. Die neuen Bestimmungen sollen voraussichtlich per 1. Juli 2020 bzw. 1. Januar 2021 in Kraft gesetzt werden.

Im Grundsatz unterstützen wir Ihren Entwurf der OBI-Verordnung. Handlungsbedarf sehen wir insbesondere beim Thema Passagierrechte. Zudem beurteilen wir die Themen Trassenvergabestelle und Systemführerschaft differenzierter. Unsere Antworten zum Fragenkatalog finden Sie in der Beilage.

Mit der neuen Verordnung über die Trassenvergabestelle und der OBI-Verordnung werden in verschiedenen Bereichen Neuregelungen eingeführt, für die nur wenige oder noch keine praktischen Erfahrungen vorliegen. Wir regen an, zwei bis drei Jahre nach Inkraftsetzung der Verordnungsbestimmungen im Sinne eines Reviews zu prüfen, ob sich die Neureglungen bewährt haben oder ob Anpassungsbedarf besteht.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns.

Freundliche Grüsse
Der Vorsteher

B. Damann

Bruno Damann
Regierungsrat

Beilage: Fragenkatalog

Zustellung per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
konsultationen@bav.admin.ch

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Stellungnahme des Kantons St.Gallen

Trassenvergabestelle

1. **Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?**

   Ein diskriminierungsfreier Fahrplan kann unseres Erachtens im schweizerischen Eisenbahnsystem nur durch eine unabhängige Stelle gewährleistet werden. Wir unterstützen den Vorschlag, eine Trassenvergabestelle zu schaffen und diese als öffentlich-rechtliche Anstalt zu verselbständigen. Zuständigkeiten und Aufgaben der Trassenvergabestelle sind aus unserer Sicht grundsätzlich ausreichend formuliert und geregelt.

2. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**
   Gemäss Art. 3 Abs. 1 der neuen Verordnung über die Trassenvergabestelle (abgekürzt TVSV) können Dritte beigezogen werden, zum Beispiel für das Erstellen von Trassenstudien und diskriminierungsfreien Fahrplänen. Sollte insbesondere die grosse Infrastrukturbetreiberin SBB als Dritte beigezogen werden, dann besteht unseres Erachtens keine umfassende Gewähr, dass das Unternehmen nicht auch eigene Interessen verfolgt, namentlich in seiner Rolle als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Es besteht die Gefahr, dass Aufträge Dritter (z.B. SBB) nicht immer diskriminierungsfrei erfolgen. Es ist fraglich, ob die Trassenvergabestelle selbst über die fachlichen Kompetenzen verfügt, um mögliche Konflikte aufzudecken. Konsequenterweise müssten die Mitarbeitenden derjenigen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB), welche über die Fachkompetenzen zur Erstellung von Trassenstudien und Fahrplänen verfügen, zur Trassenvergabestelle wechseln. Nur so kann die Trassenvergabestelle mögliche Interessenskonflikte vermeiden und eine diskriminierungsfreie Planung gewährleisten.

   Wir hinterfragen die Formulierung gemäss Art. 3 Abs. 4. Demnach kann die Trassenvergabestelle Dritten den Auftrag nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation entziehen, wenn der vertragsgemässe Zustand nicht innert Frist wiederhergestellt wird. Wir sind der Ansicht, dass die Trassenvergabestelle in diesen Fällen den Auftrag entziehen **muss**.

   Antrag Art. 3 Abs. 4 TVSV
   Erfüllen Dritte den Auftrag nicht oder nur mangelhaft, so kann die Trassenvergabestelle ihnen eine angemessene Nachfrist zur Abhilfe setzen. Wird der vertragsgemässe Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt, so **entzieht** sie nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation den Auftrag.

Systemführerschaft

3. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?**
   Wir vermissen den Einbezug der Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben. Diese werden in der Verordnung nicht konkretisiert, lediglich die Vertragsmodalitäten. Wir erwarten, dass die Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben, welche einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs), im Sinne des neuen Art. 37 Bst. a Abs. 2 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (SR 742.101) als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

   Antrag

   Die im Gesetz aufgeführten Anspruchsgruppen sind zu konkretisieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs sind als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

4. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**
   Nein, wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

Mitwirkungsrechte

5. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?**
   Die Mitwirkungsrechte sind angemessen festgelegt. Wir unterstützten die formulierte Regelung für einen besseren Informationszugang durch die ISB.

6. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein, wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. **Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?**

   Ja, wir sind mit diesen Verordnungsanpassungen einverstanden.

8. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**
   Nein, wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

Passagierrechte

9. **Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?**

In den Erläuterungen zur OBI-Verordnung wird im ersten Absatz auf Seite 10 darauf hingewiesen, dass sich der neue Art. 55b Verordnung über die Personenbeförderung (SR 745.11; abgekürzt VPB) über die Informationspflicht der Unternehmen an den Ausführungsbestimmungen von Art. 27 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments orientiert. Dieser Artikel lautet wie folgt:

«Die Eisenbahnunternehmen richten ein Verfahren zur Beschwerdebearbeitung im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung festgelegten Rechten und Pflichten ein. Sie machen den Fahrgästen in weitem Umfang bekannt, wie diese mit der Beschwerdestelle in Verbindung treten können und welche Sprachen ihre Arbeitssprachen sind.

Der Fahrgast kann seine Beschwerde bei jedem beteiligten Eisenbahnunternehmen einreichen. Der Adressat der Beschwerde gibt innerhalb eines Monats eine mit Gründen versehene Antwort oder teilt — in begründeten Fällen — dem Fahrgast mit, wann innerhalb eines Zeitraums von höchstens drei Monaten ab dem Tag, an dem die Beschwerde vorgebracht wurde, mit einer Antwort zu rechnen ist.

Das Eisenbahnunternehmen veröffentlicht in seinem in Artikel 28 genannten jährlichen Geschäftsbericht die Zahl und die Art der eingegangenen und der bearbeiteten Beschwerden, die Beantwortungsdauer und durchgeführte Abhilfemassnahmen».

Die EU regelt mit Art. 27 das Verfahren zur Beschwerdebearbeitung in Bezug auf die EVU, jedoch nicht generell für Busunternehmen. Unseres Wissens gelten die EU-Fahrgastrechte im Busverkehr bei Busreisen mit Start oder Ziel in einem EU-Land und hauptsächlich für Liniendienste im Fernverkehr. Mit «Fernverkehr» sind Entfernungen von mindestens 250 km gemeint (Wegstrecke des Busses, nicht die Reisestrecke des Fahrgastes).

Gemäss Ihrem Vorschlag sollen Reisende bei jedem Transportunternehmen (TU) Beschwerden einreichen können, das in seine Reise involviert war. Sie gehen davon aus, dass der Fahrgast in der Praxis seine Beschwerde bei demjenigen Unternehmen einreicht, bei dem er einen Nachteil erlitten hat. Die Regelung gemäss Art. 55c VPB lässt jedoch offen wer verantwortlich ist, wenn mehrere Unternehmen Verspätungen verursacht haben und die Zuständigkeiten unter den TU zuerst geklärt werden müssen. Es entstehen denjenigen TU Kosten, die nicht an einer Verspätung beteiligt waren, aber für die Kundenbetreuung im Beschwerdefall aufzukommen haben. An einer Reise beteiligt bedeutet nicht, dass das Unternehmen auch die Verspätung verursacht hat, es muss aber trotzdem für die Kosten der Kundenbetreuung aufkommen. Kommt hinzu, dass kleine TU nicht über die erforderlichen Ressourcen zur Kundenbetreuung und das notwendige Know-how verfügen. Es macht keinen Sinn, dass kleine Unternehmen für diese Fälle zusätzlichen Stellen aufbauen. Wenn mehrere Unternehmen an einem Beschwerdeverfahren beteiligt sind besteht die Gefahr, dass Beschwerden sehr unterschiedlich abgewickelt werden. Deshalb ist für

uns eine Branchenlösung zwingend. Die Branche soll Standards setzen für eine einheitliche Bearbeitung der Beschwerden. Es ist ein Verfahren zu wählen, damit die Entschädigung an Reisende mit einem möglichst geringen Aufwand erfolgen kann.

Antrag Art. 55c Abs. 2 VPB
Reisende können ihre Beschwerden bei jedem an der Reise beteiligten Unternehmen einreichen. **Die schweizerischen Transportunternehmen legen im Sinne einer Branchenregelung den Beschwerdeprozess und die Zuständigkeiten fest. Das gemäss Branchenregelung zuständige** Unternehmen gibt innerhalb eines Monats ab Einreichung der Beschwerde eine begründete Antwort. In begründeten Ausnahmefällen teilt es den Reisenden mit, wann sie innerhalb von höchstens drei Monaten ab Einreichung der Beschwerde mit einer Antwort rechnen können.

Wir gehen davon aus, dass hauptsächlich Reisende im nationalen und internationalen Fernverkehr von Verspätungen über 60 Minuten betroffen sind und hier die vorgeschlagene Regelung zum Tragen kommen wird. Die Verordnung sieht für Reisende, die ein Abonnement besitzen und denen wiederholt Verspätungen und Ausfälle widerfahren, eine besondere Regelung vor. Hier kann das Unternehmen Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung in ihren Entschädigungsbestimmungen festlegen. Wir fragen uns jedoch, inwieweit Reisende in der Lage sein werden, eine erlittene Verspätung von über 60 Minuten nachzuweisen. Wie können Fahrgäste glaubhaft machen, dass sie von Verspätungen im Sinne von Art. 61 Abs. 1 VPB betroffen waren? Wir befürchten, dass der administrative Aufwand für die Unternehmen für die erforderlichen Abklärungen unverhältnismässig gross werden könnte und sich dies wiederum negativ auf die Kostenseite bei den Unternehmen auswirkt. Die Folgekosten können erheblich sein und sie fallen im bestellten Verkehr als Zusatzabgeltung an, die über den Bund und/oder die Kantone zu finanzieren ist. Aus Bestellersicht lehnen wir dies ab.

Wie ein entsprechender Nachweis zu erbringen ist, bleibt unklar. In den Erläuterungen zur OBI-Verordnung wird im zweiten Absatz auf Seite 12 erwähnt, dass es für alle Beteiligten erstrebenswert und vom Gesetzgeber gewünscht ist, die Entschädigungsregelung in der Branche einheitlich zu regeln. Dies brächte für die Unternehmen administrative Erleichterungen sowie ein für die Reisenden einfacheres und transparenteres System mit sich. Diese Stossrichtung unterstützten wir. Wir fragen uns, weshalb in der Verordnung nicht ausdrücklich festgehalten wird, dass die Branche und nicht das einzelne Unternehmen Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung in ihren Entschädigungsbestimmungen festzulegen hat.

Antrag Art. 61 Abs. 2 VPB
Reisende, die ein Abonnement besitzen und denen während dessen Gültigkeitsdauer wiederholt Verspätungen und Ausfälle widerfahren, können eine angemessene Entschädigung

gemäss den Entschädigungsbedingungen des Unternehmens verlangen. **Die schweizerischen Transportunternehmen legen eine Branchenregelung fest mit** Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung in ihren Entschädigungsbestimmungen.

Der vorgeschlagene Mindestbetrag für Entschädigungen von zehn Franken scheint uns sinnvoll und angemessen. Gemäss Art. 61 Abs. 4 können die TU auf freiwilliger Basis auch Entschädigungen ausrichten, die unter diesem Betrag liegen, wenn der administrative Aufwand gering ist. Wir bezweifeln jedoch, dass die Selbstkosten der TU für den administrativen Aufwand – selbst in einfachen Fällen – unter zehn Franken liegen wird. Deshalb kann die Ausnahmebestimmung unseres Erachtens gestrichen werden.

Antrag Art. 61 Abs. 4 VPB
Der Mindestbetrag, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist, beträgt 10 Franken.

10. **Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?**

    Ja, das ist sinnvoll.

11. **Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?**

    Ja, das ist sinnvoll.

12. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

    Nein, wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

Weitere Bemerkungen:

13. **Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?**
    Das eidgenössische Parlament hat Art. 9 des Personenbeförderungsgesetzes (SR 745.1) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs neu nachweisen müssen, dass bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote mit dem neuen Angebot ergänzt werden. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.

    Der neue Art. 11 der Verordnung über die Personenbeförderung (SR 745.11; abgekürzt VPB), in dem es um Flughafentransfers geht, soll an den neuen Wortlaut angepasst werden. Für Flughafentransfers ist offenbar nach wie vor keine der für den übrigen Fern- und Regionalverkehr geforderten Nachweise nötig. Dies widerspricht unseres Erachtens dem Willen des Gesetzgebers. Dieser wollte sicherstellen, dass neue überregionale Angebote

den Regionalverkehr mit einem wesentlichen neuen Element ergänzen und somit verbessern.

Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext bereits vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ergänzen. Aus unserer Sicht kann hiervon jedoch nicht a priori ausgegangen werden. Werden Flughafentransfers in Gebiete angeboten, welche mit einmaligem Umsteigen mit dem Regional- und Fernverkehr regelmässig erreicht werden können, bringt der Flughafentransfer keinen massgeblichen Mehrwert für die Kunden. Auch bei Flughafentransfers ist die Frage der Angebotsergänzung im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens im Einzelfall zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum, um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

Antrag Art 11 VPB
Die Bestimmung ist so anzupassen, dass auch Flughafentransfers die vom Gesetzgeber verlangten Nachweise erbringen müssen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein, wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau

Thurgau

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 22. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) Stellung nehmen zu können. Wir beantworten die Fragen gemäss Fragenkatalog wie folgt:

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?
   Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?
   Für die Vergabe von Systemaufgaben, die einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des Öffentlichen Verkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs), sollen die Kantone einbezogen werden.

Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld
T +41 58 345 53 10, F +41 58 345 53 54
www.tg.ch

Antrag:
Die im neuen Art. 37 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) aufgeführten Anspruchsgruppen sind in der OBI-VO zu konkretisieren, und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs sind als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?
   Ja.
   Wir unterstützten die formulierte Regelung für einen besseren Informationszugang bei den Infrastrukturbetreibern.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?
   Ja.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?
   Für uns ist eine Branchenlösung zur Umsetzung der Passagierrechte zwingend. Die Branche soll Standards setzen für eine einheitliche Bearbeitung der Beschwerden.

Es ist ein einheitliches Verfahren zu wählen, damit die Entschädigung an Reisende mit einem möglichst geringen Aufwand erfolgen kann.

Antrag Art. 55c Abs. 2 Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11)
Reisende können ihre Beschwerden bei jedem an der Reise beteiligten Unternehmen einreichen. Die schweizerischen Transportunternehmen legen im Sinne einer Branchenregelung den Beschwerdeprozess und die Zuständigkeiten fest. Das gemäss Branchenregelung zuständige Unternehmen gibt innerhalb eines Monats ab Einreichung der Beschwerde eine begründete Antwort. In begründeten Ausnahmefällen teilt es den Reisenden mit, wann sie innerhalb von höchstens drei Monaten ab Einreichung der Beschwerde mit einer Antwort rechnen können.

Ein Nachweis von wiederholten Verspätungen und Ausfällen für Abonnementsbesitzer kann kaum erbracht werden. Auch die Abonnementsbesitzer sollen ihre Ansprüche im Einzelfall geltend machen.

Antrag:
Auf den neuen Art. 61 Absatz 2 in der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) ist zu verzichten.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?
Ja.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?
Ja.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
Das eidgenössische Parlament hat Art. 9 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) dahingehend angepasst, dass Unternehmen im Rahmen des Konzessionsgesuchs neu nachweisen müssen, dass bestehende und von der öffentlichen Hand durch Betriebs- oder Investitionsbeiträge mitfinanzierte Verkehrsangebote mit dem neuen Angebot ergänzt werden. Dadurch wird das bisher geltende Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung von Verkehrsangeboten, die von der öffentlichen Hand mitfinanziert sind, abgelöst.
Der neue Art. 11 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11), in dem es um Flughafentransfers geht, soll an den neuen Wortlaut angepasst werden, womit wir grundsätzlich einverstanden sind. Allerdings stört uns, dass für Flughafentransfers nach wie vor keine der für den übrigen Fern- und Regionalverkehr geforderten Nachweise nötig sein sollen. Dies widerspricht unserer Ansicht nach dem Willen des Gesetzgebers, der mit dem neuen Wortlaut sicherstellen wollte, dass neue, überregionale Angebote den Regionalverkehr mit einem wesentlichen neuen Element ergänzen und somit verbessern.
Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext nämlich bereits vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ergänzen. Davon kann jedoch nicht a priori ausgegangen werden. Werden Flughafentransfers in Gebiete angeboten, die mit dem Regional- und Fernverkehr regelmässig und gut erreicht werden können, bringt der Flughafentransfer keinen massgeblichen Mehrwert für die Kunden. Auch bei Flughafentransfers ist die Frage der Angebotsergänzung im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens im Einzelfall zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum, um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

<u>Antrag:</u>
Die Bestimmung in Art. 11 VPG ist so anzupassen, dass auch Flughafentransfers

die vom Gesetzgeber verlangten Nachweise erbringen müssen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?
Nein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber
i.V.
W. Hofer

DER REGIERUNGSRAT DES KANTONS THURGAU

numero			Bellinzona
5010	fr	0	16 ottobre 2019

Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 43 20
fax +41 91 814 44 35
e-mail can-sc@ti.ch

Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

e-mail: konsultationen@bav.admin.ch

Ordinanza sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF): presa di posizione del Cantone Ticino

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

in data 2 luglio 2019 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante l'Ordinanza sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Vi ringraziamo per la possibilità di esprimerci in merito.

In termini generali sosteniamo l'opportunità e le modalità proposte per la gestione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria. Chiediamo tuttavia che i Cantoni in qualità di committenti e finanziatori del traffico regionale viaggiatori rispettivamente di responsabili per la pianificazione a lungo termine dell'offerta siano adeguatamente coinvolti per quanto concerne la cerchia degli interessati nella gestione del sistema.

Condividiamo pure il principio di adeguamento dei diritti dei passeggeri sulle relazioni internazionali. Come Cantone toccato da vicino da questa tematica segnaliamo l'importanza di norme chiare (così come presentate infatti non lo sono) e che trattino esclusivamente le relazioni a lunga distanza sia ferroviarie che autobus.

In allegato vi trasmettiamo il questionario debitamente compilato come richiesto.

Gradiscano, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Christian Vitta

Il Cancelliere:

Arnoldo Coduri

Allegato: questionario

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- 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

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Questionario relativo al progetto in consultazione dell'ordinanza sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (ordinanza OIF)

Presa di posizione del Cantone Ticino

Servizio di assegnazione delle tracce

1. Le competenze e i compiti del Servizio di assegnazione delle tracce sono definiti in modo sufficientemente chiaro?

   Sì

2. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

   Nella nuova Ordinanza sul Servizio di assegnazione delle tracce (OSAT) è previsto all'art. 3 il ricorso a terzi. Nel caso di assegnazione di lavori ad un importante Gestore d'infrastruttura (GI) che funge anche da Impresa di trasporto ferroviaria (ITF), come ad esempio FFS, intravvediamo il rischio che l'imparzialità possa non sempre essere garantita.

   Richiesta: Chiediamo di regolamentare con maggiore chiarezza l'aspetto di cui sopra, affinché sia garantito, nell'interesse di tutti gli attori del sistema, che il Servizio di assegnazione delle tracce possa operare in modo indipendente ed imparziale.

Gestione di sistema

3. Ritenete sufficiente la concretizzazione delle gestioni di sistema proposta?

   Nell'OIF non vengono specificati i compiti sistemici, ma solo le modalità contrattuali. La definizione e l'assegnazione dei compiti sistemici possono avere delle conseguenze finanziarie per i Cantoni (quali committenti del TRV, ma anche in qualità di coordinatori dei concetti d'offerta regionali).

   Richiesta: Chiediamo di precisare le parti interessate e soprattutto di considerare i committenti del TRV in qualità di parti interessate.

4. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

   No

Diritti di partecipazione

5. Ritenete sufficiente la concretizzazione proposta dei diritti di partecipazione?

   Sì

6. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

   No

Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (ribattezzata ComFerr)

7. Concordate con le modifiche di ordinanza concernenti la ComFerr?

   Sì

8. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

   No

Diritti dei passeggeri

9. Approvate l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico concessionario?

   Di principio condividiamo l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico internazionale a lunga distanza. Il campo d'applicazione non è tuttavia chiaro: nel Rapporto esplicativo all'OIF (a pagina 10) si fa riferimento alla normativa UE che fungerebbe da base per il nuovo articolo 55 OIF. Tale normativa si riferisce al traffico ferroviario internazionale, mentre nel nuovo art. 55 OIF compare il termine "autorizzazioni", ciò che lascia sottinteso che venga trattato esclusivamente l'ambito autobus internazionale (nell'ambito ferroviario vengono rilasciate delle concessioni e non delle autorizzazioni).

   Tenendo in conto non solo i contenuti della nuova disposizione (e le intenzioni del legislatore che con ogni probabilità stavano a monte), ma anche il contesto del trasporto pubblico nazionale e internazionale tramite ferrovia e autobus, all'utente deve essere garantito un trattamento identico in situazioni analoghe – sia per quanto concerne l'informazione sull'offerta sia in merito alla gestione di eventuali reclami. Questo significa una definizione precisa di quali servizi (ferrovia e/o autobus, solo a lunga percorrenza e/o anche regionali e quindi cofinanziati dagli enti pubblici) debbano sottostare alle nuove regole. Si tratta a nostro avviso di specificare dei limiti chiari e oggettivi oltre al confine di Stato un altro criterio da considerare é la distanza del viaggio effettuato (es. trattamento di un reclamo per la relazione Basilea–Como *[con EuroCity]* rispettivamente Lugano–Milano *[con RegioExpress TILO]*?).

   Inoltre, in caso di coinvolgimento di più imprese di trasporto, sono immaginabili situazioni in cui non sarà facile determinare responsabilità e competenza per l'evasione di un reclamo (ad es. in caso di ritardi). Se l'utente potrà rivolgersi a una qualsiasi impresa coinvolta nel viaggio, implica che ci sarà lavoro amministrativo anche per imprese di trasporto "minori", e soprattutto la determinazione della responsabilità e la trasmissione della risposta all'utente richiederanno tempo e in alcuni casi rischieranno di assorbire importanti risorse.

   Richiesta: Chiediamo di precisare campo d'applicazione, compiti e responsabilità dei singoli attori, con l'obiettivo di trovare un'impostazione trasparente e con un rapporto benefici/costi sostenibile. Ciò significa innanzitutto una chiara regolamentazione di quali servizi (ferrovia vs. autobus, lunga distanza risp. traffico di mercato vs. traffico regionale indennizzato) siano sottoposti rispettivamente esclusi dalla nuova regolamentazione.

10. Approvate l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico internazionale con autobus sottoposto ad autorizzazione?

    Sì, salutiamo positivamente il fatto che le imprese bus a lunga percorrenza, sottoposte ad autorizzazione internazionale, dovranno rispettare le regole già in vigore a livello europeo.

11. Ritenete opportuno che il settore stabilisca le condizioni di indennizzo per i titolari di abbonamento?

    Sì, salutiamo positivamente questo obiettivo. Tuttavia, intravvediamo delle criticità in merito all'attuazione poiché le imprese di trasporto non avranno molto probabilmente un grande interesse a trovare in tempi brevi una soluzione uniforme e trasparente. A nostro avviso si rivelerà perciò cruciale la posizione dell'UFT affinché il settore elabori delle condizioni di indennizzo entro un termine ragionevole.

12. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

    No

Altre osservazioni

13. Avete osservazioni in merito agli altri elementi del progetto in consultazione?

    Il nuovo art. 9 della Legge sul trasporto di viaggiatori (LTV) prescrive che imprese di trasporto intenzionate a introdurre una nuova offerta di trasporto devono dimostrare che a causa di quest'ultima non nascano situazioni di concorrenza svantaggiose per l'economia pubblica. Con questa modifica è stato sostituito il precedente divieto di offerte di trasporto in notevole concorrenza con offerte cofinanziate dall'ente pubblico. Il nuovo art. 11 dell'Ordinanza sul trasporto di viaggiatori (OTV), per quanto concerne i trasferimenti da un aeroporto, deve essere allineato all'articolo di legge di cui sopra. Tuttavia, il fatto che nei casi di trasferimenti da/per un aeroporto, contrariamente a offerte regionali o di lunga percorrenza, non debba essere dimostrato che una nuova offerta non comporti una situazione di concorrenza svantaggiosa per l'ente pubblico, ci sembra in contraddizione con la volontà del legislatore. Infatti, a nostro avviso quest'ultimo desiderava garantire che offerte sovraregionali costituissero un reale elemento supplementare e utile per l'utenza sul piano dell'offerta di trasporto pubblico.

    Richiesta: Chiediamo di riformulare l'articolo 11 prevedendo che anche per i trasferimenti da/per gli aeroporti sia dimostrato che non causino situazioni di concorrenza.

14. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa?

    No

Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns dazu wie folgt:

Wir begrüssen im Grundsatz den OBI-Mantelerlass, der die Transparenz im schweizerischen Bahnsystem fördert, Diskriminierungspotenziale vermindert und die Effizienz erhöht. Damit trägt er zur langfristigen Verbesserung des heutigen Systems bei. Insbesondere begrüssen wir

- die Überführung der Trassenvergabestelle (TVS) in eine unabhängige Anstalt des Bunds mit zusätzlichen Kompetenzen,
- die Schaffung einer gesetzlichen Basis für Systemführerschaften,
- die Stärkung der Rechte der Passagiere,
- die Einräumung von Mitwirkungsrechten für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei der Fahrplan- und Investitionsplanung und
- die Stärkung der Schiedskommission für den Eisenbahnverkehr (SKE).

Nachfolgend äussern wir uns zur Vorlage anhand Ihres Fragenkatalogs:

Trassenvergabestelle

1. *Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?*

   Die Zuständigkeiten und Aufgaben der neuen Trassenvergabestelle sind aus unserer Sicht ausreichend definiert.

2. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Es ist darauf zu achten, dass die neue Trassenvergabestelle nicht überorganisiert, sondern schlank und in einem vertretbaren finanziellen Rahmen geführt wird.

Systemführerschaft

3. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?*

   Wir vermissen den Einbezug der Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben. Diese werden in der Verordnung nicht konkretisiert, lediglich die Vertragsmodalitäten. Wir erwarten, dass die Kantone bei der Vergabe von Systemaufgaben, die einen direkten Einfluss auf die Kantone haben (als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs oder als zuständige Stellen für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs), im Sinne des neuen Artikels 37 Absatz 2 Buchstabe a des eidgenössischen Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) als Anspruchsgruppe einbezogen werden.

   Die im Gesetz aufgeführten Anspruchsgruppen sind zu konkretisieren und insbesondere die Besteller des öffentlichen Verkehrs sind als Anspruchsgruppe zu bezeichnen.

4. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Nein, wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

Mitwirkungsrechte

5. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?*

   Wir begrüssen nebst dem Informationsrecht auch die Möglichkeit zur Mitwirkung (Mitwirkungsrecht).

6. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Dazu ist es wichtig, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen, allfällige Anschliesser wie auch die Kantone einen einfachen Zugang zu den Informationen und zu den Mitwirkungsrechten der ISB (Infrastrukturbetreiberin) erhalten.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. *Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?*

   Der Kanton ist von der Schiedskommission nur indirekt betroffen, wir sehen keine besonderen Schwachpunkte.

8. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Nein.

Passagierrechte

9. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?*

   Wir begrüssen im Grundsatz die Verbesserung der Passagierrechte im öffentlichen Verkehr.

10. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?*

    Im Sinne einer Verbesserung der Passagierrechte und Vereinheitlichung der Wettbewerbsbedingungen begrüssen wir insbesondere die Anpassungen im grenzüberschreitenden Busverkehr.

11. *Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?*

    Es ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, wieso die Branche die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung nur bei Abonnementen festlegen kann. Dazu ist auch unklar, für welche Fahrausweise Entschädigungsbedingungen gelten? Sind Tageskarten, Mehrfahrtenkarten, Punkteabonnemente, RailAway-Angebote und ausgestellte Fairtiq-Fahrausweise auch entschädigungsberechtigt?

12. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

    Reisende können neu ihre Beschwerden bei jedem an der Reise beteiligten Unternehmen einreichen. Die Passagierrechte sollen nur bei der verursachenden Transportunternehmung eingefordert werden können und nicht bei sämtlichen Unternehmen die am Transport beteiligt waren. Insbesondere im internationalen Verkehr besteht die Gefahr, dass die häufig vorkommenden grossen Verspätungen im Ausland anschliessend bei einem Schweizer Bahn- oder Busunternehmen eingefordert werden.

Weitere Bemerkungen

13. *Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

Für neue Busverbindungen von und zum Flughafen soll die Konkurrenzierung zum Regionalverkehr nicht mehr geprüft werden. Das Mitspracherecht der Kantone wird mit dem neuen Artikel 11 Verordnung über die Personenbeförderung (VPB; SR 745.11) ausgehebelt. Das Mitspracherecht der Kantone in Bezug zur Konkurrenzierung im regionalen Personenverkehr muss weiterhin gewährleistet bleiben. Am geltenden Verbot der wesentlichen Konkurrenzierung bzw. Konkurrenzprüfung ist weiterhin festzuhalten bzw. im Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) festzuschreiben.

14. *Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?*

Mit Artikel 61 sollten die Passagierrechte gestärkt werden. Der Mindestbeitrag bzw. der anzurechnende Mindestfahrpreis von 10 Franken für Rückerstattungen bei Verspätungen ist aus unserer Sicht zu hoch angesetzt; der Betrag entspricht einem Mindestfahrpreis von 80 Franken (ohne Halbtaxabonnement). Damit ist eine Fahrpreisentschädigung für einen grossen Teil von Passagierfahrten ausser Kraft gesetzt. Der Mindestbeitrag ist auf 5 Franken festzulegen. Die Entschädigungspflicht orientiert sich zu Recht an der europäischen Verordnung Nr. 1371/2007 (Art. 17 Abs. 1). Dieser beträgt 4 Euro. Der Mindestbeitrag sollte sich auch an das europäische Recht anlehnen.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie mit Hochachtung.

Altdorf, 4. Oktober 2019

REGIERUNGSRAT • DES KANTONS URI •

Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann	Der Kanzleidirektor-Stv.
Roger Nager	Adrian Zurfluh

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

GS/UVEK
14. OKT. 2019
Nr.

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
3003 Berne

Réf. : MFP/15025834

Lausanne, le 9 octobre 2019

Consultation fédérale relative aux ordonnances sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet d'ordonnances relatives à l'organisation de l'infrastructure ferroviaire.

Vous trouvez en annexe notre réponse au questionnaire concernant la procédure de consultation susmentionnée et nous vous communiquons ci-après les points principaux de notre détermination.

Droit des passagers
Le Conseil d'Etat salue la concrétisation de la protection des voyageurs dans le cadre des transports publics. Il s'agit d'une modification nécessaire face à l'évolution de la société et à l'utilisation accrue des prestations par la population.

Rôle des cantons (maîtrise de systèmes & droits de participation)
Le Conseil d'Etat rappelle le besoin de transparence de la Confédération vis-à-vis des cantons co-commanditaires de l'offre de transport régional et également co-financeurs du fonds d'infrastructure ferroviaire. Dans ce sens, il demande que l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire [OCPF] prévoie expressément une information aux cantons.

De même, au sujet de la thématique de la maîtrise de système, le Conseil d'Etat estime que les cantons sont également partie prenante lorsque des tâches systémiques sont confiées à des tiers et que celles-ci ont une influence sur les cantons en tant que commanditaires de l'offre ou financeur de l'offre urbaine. Une précision doit être apportée dans ce sens dans l'ordonnance.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre considération très distinguée.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE
Nuria Gorrite

LE CHANCELIER
Vincent Grandjean

Annexe mentionnée
Copies
- OAE
- DGMR

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif à l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Service d'attribution des sillons

1. Est-ce que les compétences et les tâches du service d'attribution des sillons sont définies avec suffisamment de clarté ?

   Oui

2. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?

   L'article 12a, al. 4 de l'OARF porte sur la déclaration des sillons surchargés et des mesures obligatoires en découlant par le Service d'attribution des sillons. Dès lors que des sillons surchargés peuvent avoir des conséquences importantes sur le trafic régional subventionné par les cantons, ceux-ci doivent aussi être directement informés.

   Il est proposé un nouvel alinéa 5 *« Le Service d'attribution des sillons informe les cantons commanditaires des surcharges identifiées sur les sections indemnisées et des mesures concernant le trafic régional »*.

Maîtrises de systèmes

3. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de maîtrises de systèmes vous paraît suffisante ?

   L'ordonnance mise en consultation omet de préciser le contenu des activités des mandats de « maîtrises de systèmes ». En référence à l'article 37, al. 2, let b de la LCdF, le canton demande à faire partie des ayants-droits concernés mentionnés dans ledit article lorsque un mandat de maîtrises de systèmes a une influence sur les offres financées par le canton tant pour le trafic régional que pour le trafic urbain.

   Dès lors, il est demandé que l'article 37 OCPF soit amendé afin de tenir compte du principe de participation des cantons dans les ayants-droits comme expliqué ci-dessus.

4. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?

   Non

Droits de participation

5. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante ?

   Le droit des cantons à une information directe et transparente sur le contenu des conventions de prestations et les rapports sur l'état du réseau n'est pas suffisamment ancré dans l'ordonnance. Les cantons sont co commanditaires de l'offre du trafic régional et financeurs du fonds d'infrastructure ferroviaire. Ce contexte justifie un ancrage plus important dans le dispositif juridique. Il est nécessaire pour les cantons de pouvoir identifier facilement ce type d'information et les intégrer dans ses propres planifications.

   Il est demandé d'amender l'article 7 al. 2 de l'OCPF en ajoutant *« L'OFT et le service d'attribution des sillions transmettent les conventions de prestations et les plans d'investissement aux cantons »*.

6. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?

   Non

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (nouveau RailCom)

7. Êtes-vous d'accord avec les adaptations d'ordonnances relatives à RailCom ?

   Pas de remarque

8. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?

   Non

Droits des passagers

9. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le trafic soumis à concession ?

   Nous sommes satisfaits que la protection des droits des voyageurs se concrétise dans le domaine des transports publics et de manière comparable à d'autres secteurs des transports. Nous considérons que la mise en œuvre est appropriée dans le contexte général de la branche en Suisse.

10. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation ?

    Cette évolution est nécessaire pour les liaisons internationales par autocar. Nous nous interrogeons néanmoins sur la pertinence du critère d'indemnisation « au départ de la course » alors que dans d'autres secteurs le critère déterminant est « à l'arrivée de la course ». Il se pose ici la question de l'égalité de traitement par rapport aux autres modes de transports qui peuvent également rencontré des aléas lors de l'exécution des prestations de transport.

11. Estimez-vous judicieux que la branche fixe les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements ?

    Sur le principe, nous sommes favorables à ce que la branche des TP s'organise de manière coordonnée comme elle sait le faire avec d'autres thématiques. En revanche, les entreprises pourraient avoir un intérêt limité à trouver rapidement une solution uniforme, transparente et équilibrée vis-à-vis des voyageurs. Les principes d'indemnisation et conditions devraient dès lors être orientées par l'OFT.

12. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?

    Non

Autres remarques :

13. Avez-vous des remarques par rapport aux autres thèmes du projet ?

    La modification de l'article 11 de l'ordonnance sur le transport de voyageurs [OTV] prévoit que les transferts d'aéroport sont supposés compléter l'offre du transport régional voyageurs financés par les pouvoirs publics. Pourtant, la loi sur le transport de voyageur [LTV] dispose à son article 9 al.2 let. b que l'entreprise doit prouver qu'elle ne crée pas une offre préjudiciable à l'offre des autres entreprises publics. Cette différence entre loi et ordonnance ne semble pas représenter la volonté du législateur. Dès lors il est demandé que l'ordonnance soit amendée afin que les entreprises qui veulent offrir des transferts d'aéroports apportent la preuve qu'elles complètent l'offre existante du trafic régional.

14. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?

    Non

Conseil d'Etat
Staatsrat

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

2019.04017

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Palais Fédéral Nord
3003 Berne

Références
Date - 2 OCT. 2019

Consultation relative à l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Le courrier de la Cheffe du DETEC daté du 2 juillet 2019 et concernant l'objet susmentionné nous est bien parvenu et nous vous en remercions.

Ce dossier a retenu notre meilleure attention. Notre canton a pris acte des propositions formulées par le Conseil fédéral et son Office fédéral des transports. Vous trouverez en annexe votre questionnaire dûment complété. Après consultation au sein de notre administration, nous vous informons que la révision de cette ordonnance n'appelle pas de remarque particulière.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président
Roberto Schmidt

CANTON DU VALAIS
CONSEIL D'ETAT

Le chancelier
Philipp Spörri

Annexe ment.

Copie par voie électronique uniquement, avec l'annexe I à : konsultationen@bav.admin.ch

- secrétariat CTP
- secrétariat CTSO

Place de la Planta, CP 478, 1951 Sion
Tél. 027 606 21 00 · Fax 027 606 21 04

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif à l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Service d'attribution des sillons

1. Est-ce que les compétences et les tâches du service d'attribution des sillons sont définies avec suffisamment de clarté ? **OUI**
2. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? -.-

Maîtrises de systèmes

3. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de maîtrises de systèmes vous paraît suffisante ? **OUI**
4. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? -.-

Droits de participation

5. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante ? **OUI**
6. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? -.-

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (nouveau RailCom)

7. Êtes-vous d'accord avec les adaptations d'ordonnances relatives à RailCom ? pas d'avis
8. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? -.-

Droits des passagers

9. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le trafic soumis à concession ? **OUI**
10. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation ? **OUI**
11. Estimez-vous judicieux que la branche fixe les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements ? pas d'avis
12. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? -.-

Autres remarques :

13. Avez-vous des remarques par rapport aux autres thèmes du projet ? pas d'avis
14. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ? -.-

Kanton Zug

Baudirektion

Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus
3003 Bern

T direkt +41 41 728 53 01
florian.weber@zg.ch
Zug, 17. September 2019 WEFL

Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur
Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie die Kantonsregierungen in der obgenannten Angelegenheit zur Vernehmlassung eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Baudirektion mit der direkten Erledigung beauftragt.

Allgemeine Bemerkung
Allgemein gibt es zu bemerken, dass im öffentlichen Verkehr eine enorm hohe Regelungsdichte besteht, welche seit Jahren mit jedem Reformschritt zunimmt. Der vorliegende Reformschritt ist exemplarisch für diese Entwicklung. Der Netzzugang wird detaillierter festgelegt, neue Aufsichtsorgane werden eingeführt sowie die Pflichten und Rechte von Transportunternehmen und Passagieren werden umfassender geregelt. Das Bahnnetz wird deswegen weder leistungsfähiger noch höher ausgelastet. Auch mit den neuen Passagierrechten wird vor allem EU-Recht nachvollzogen. Ob mit solchen Regulierungen das öV-System für Kundinnen und Kunden attraktiver wird und ob damit der Modalsplit verbessert werden kann, ist fraglich. Der öffentliche Verkehr wird schwerfälliger und bürokratischer. Es ist zu hoffen, dass die nächste Reform die Gesetze und Verordnungen im öffentlichen Verkehr entschlackt.

Die zur Vernehmlassung vorliegende Verordnung kann an der bisherigen Regelungsdichte nichts mehr ändern. Die neuen Regelungen sind auf das zwingend Nötigste zu reduziert. Dieser Gedanke prägt unsere Antworten auf Ihre Fragen in der Beilage.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Bei allfälligen Fragen steht Ihnen Hans-Kaspar Weber, Leiter Abteilung Verkehrsplanung, Amt für Raum und Verkehr, Telefon +41 41 728 55 41, hanskaspar.weber@zg.ch, gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Baudirektion

Florian Weber
Regierungsrat

Beilage:
- Fragebogen

Kopie per E-Mail an:
- konsultationen@bav.admin.ch (als PDF und Word-Dokument)
- Amt für Raum und Verkehr (info.arv@zg.ch)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Stellungnahme Kanton Zug

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

   Ja.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   Ja.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   Ja.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Nein.

Die Regulierungsdichte geht zu weit. Es ist nicht zielführend, wenn jede konzessionierte Transportunternehmung (Bahn, Bus, Tram, Schiff, Seilbahn), welche an einer Reise beteiligt ist, für die Fehler anderer Transportunternehmen gerade stehen muss. Artikel 55c Abs. 2 ist daher zu streichen. Die Passagierrechte sollen nur bei der verursachenden Transportunternehmung eingefordert werden können, nicht bei sämtlichen Unternehmen, die an einer Reise beteiligt waren. Insbesondere im internationalen Verkehr besteht die Gefahr, dass die häufig vorkommenden grossen Verspätungen im Ausland anschliessend bei irgendeiner Schweizer Bahn- oder Busunternehmung eingefordert werden. Die Ortsverkehrsunternehmung, welche sehr selten mehr als 60 Minuten Verspätung produziert, muss danach mit grossem Aufwand der Sachlage im Ausland nachgehen. Im Gegenzug können sich die verursachenden Unternehmen von administrativ aufwändigen Rückerstattungen entlasten, was nicht erwünscht ist.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

    Ja.

    Im Sinn der Gleichbehandlung sollen die Regeln entweder beim grenzüberschreitenden Busverkehr analog dem öffentlichen Verkehr verschärft oder beim übrigen konzessionierten Verkehr auf das Niveau des grenzüberschreitenden Verkehrs entschärft werden.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

    Ja.

    Es ist nicht nachvollziehbar, wieso die Branche die Entschädigungsbedingungen nur bei Abonnementen selber regeln darf und nicht auch für Einzelbillette. Unklar sind die Zuständigkeiten für spezielle Einzelfahrausweise wie Tageskarten, RailAway, Fairtique (wo der Preis erst im Nachhinein berechnet wird), Mehrfahrtenkarten, Punkteabonnemente und vieles mehr. Daher wäre es verständlicher, wenn die Branche zu allen Fahrausweisen das Rückerstattungsprozedere festlegen könnte. Das gleiche gilt für die Regelung gem. Artikel 61 Abs. 2, wonach die Branche die '*Kriterien zur Bestimmung der Verspätung*' nur für Abonnemente festlegen darf, bei allen anderen Fahrausweisen aber nicht. Daher soll die Entschädigungsregelung für alle Fahrausweise einheitlich der Branche überlassen werden. In diesem Sinne ist Artikel 61 zu überarbeiten.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

    Ja.

    Die Verordnung sieht im neuen Artikel 55b eine umfassende Informationspflicht vor, welche vor und während der Fahrt besteht. Diese Informationen machen bei Bahnen allenfalls Sinn. Es stellt sich aber die Frage, ob die detaillierten Regelungen zwingend für alle

Transportunternehmen gelten müssen. Zum Beispiel die Pflicht, die Sitzplatzverfügbarkeit vor der Abfahrt bekannt zu geben, macht bei städtischen Transportunternehmen (wo Stehplätze zum Alltag gehören) oder bei konzessionierten Gondel-/Luftseilbahn (wo es nur bzw. keine Sitzplätze gibt) keinen Sinn. Ein anderes Beispiel ist die Pflicht, Aktivitäten vor der Fahrt bekannt geben zu müssen, die voraussichtlich zu Störungen führen. Dies führt zu einer nutzlosen, allgemeinen Informationsflut wegen allen denkbaren Störungen als Folge von Schneefall, hohen Temperaturen, Verkehrsüberlastungen und vielem mehr.
Artikel 55 b soll daher entschlackt werden.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
    Nein.
14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

    Ja.
    Es besteht im öffentlichen Verkehr eine enorm hohe Regelungsdichte, welche seit Jahren mit jedem Reformschritt zunimmt. Daher sind mit einer nächsten Reform die Gesetze und Verordnungen des öffentlichen Verkehrs kritisch auf unnötige Regelungen hin zu überprüfen und zu entschlacken.

Kanton Zürich
Regierungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

25. September 2019 (RRB Nr. 868/2019)

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (Vernehmlassung)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur zugestellt. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Die Vernehmlassungsvorlage kann, vorbehältlich der nachfolgenden Ausführungen, grundsätzlich unterstützt werden.

Beantwortung des Fragenkatalogs der Vernehmlassungsvorlage:

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Zu nArt. 15f Abs. 3 der Eisenbahnverordnung (SR 742.141.1) wird eine Ergänzung angeregt, wonach die Kantone und die Anschliesser privater Bahninfrastruktur (Güterverkehr) von der Trassenvergabestelle bei der Festsetzung der Einzelheiten der Informationsübermittlung zum Eisenbahninfrastrukturregister einzubeziehen sind.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

Die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften im Bereich Infrastruktur ist in nArt. 37a Abs. 2 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV, SR 742.120) hinreichend betreffend Kündigungsmöglichkeiten.

nArt. 37 Abs. 2 Bst. b des Eisenbahngesetzes (EBG, BBl 2018, 6051) sieht hinsichtlich Inhalt und Umfang der Systemaufgabe vor, dass auch der Einbezug der betroffenen Anspruchsgruppen vereinbart wird. Die Einführung von Systemführerschaften im Verkehrsbereich (Gesetzesentwurf nArt. 18a Personenbeförderungsgesetz) wurde von den eidgenössischen Räten im Rahmen der Beratungen des Bundesgesetzes über die Organisation der Bahninfrastruktur gestrichen. Dieser Umstand ist bei Abgrenzungsfragen oder Schnittstellenproblemen zu berücksichtigen. Wesentlich ist dabei, dass Systemführerschaften im Verkehrsbereich ausgeschlossen bleiben. Weil die Kantone als Besteller der Verkehrsleistungen von diesen Schnittstellen betroffen sein dürften, ist der rechtzeitige Einbezug auf Verordnungsstufe zu regeln. Es reicht daher nicht, in nArt. 37a Abs. 1 KPFV nur die RailCom zu erwähnen.

Antrag: Die in nArt. 37 Abs. 2 Bst. b EBG genannten Anspruchsgruppen und deren Einbezug sind auf Verordnungsstufe zu konkretisieren. Insbesondere sind die Besteller des öffentlichen Verkehrs als Anspruchsgruppen zu bezeichnen und deren rechtzeitiger Einbezug sicherzustellen.

Dazu ist nArt. 37a Abs. 1 KPFV zu ergänzen:
«Das BAV stellt den Vertrag über Systemaufgaben nach Art. 37 EBG vor Unterzeichnung der RailCom **sowie den Bestellern des öffentlichen Personenverkehrs** zur Stellungnahme zu.»

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Siehe Beantwortung der Frage 3.
Ergänzend wird zu Art. 6a der Gütertransportverordnung (SR 742.411) angeregt, dass bei der Preisfestsetzung in Analogie zum Trassenpreissystem keine Mengenrabatte zugelassen werden. Aus Effizienzgründen erfolgt im Güterverkehr die Bedienung der letzten Meile jeweils durch das lokal aktive Eisenbahnunternehmen als Systemführerin. Mengenrabatte bergen die Gefahr, dass die von der Systemführerin erbrachten Hauptleistungen durch überteuerte Preise auf der letzten Meile quersubventioniert werden. Volle Transparenz bei der Preisgestaltung und nach wirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien festgelegte Preise sind aber für den diskriminierungsfreien Marktzugang von wesentlicher Bedeutung.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Ja.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Ja.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Grundsätzlich sind wir mit der vorgeschlagenen Umsetzung einverstanden. Es ist davon auszugehen, dass mit den vorgeschlagenen Bestimmungen ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Ansprüchen der Fahrgäste aus Verspätungen, den dadurch anfallenden Entschädigungen durch die Transportunternehmen und der Höhe der daraus entstehenden Gesamtkosten für die Unternehmen und allenfalls für die öffentliche Hand erzielt werden dürfte. Bei einer allfälligen Anpassung dieser Bestimmungen aufgrund der Resultate der Vernehmlassung ist darauf zu achten, dass dieses ausgewogene Verhältnis als Zielgrösse bestehen bleibt und erreicht werden kann.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Ja.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Ja.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Zu Art. 11 Abs. 2 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11):
Bisher wurde das Thema «Flughafentransfer» in Art. 11 Abs. 2 VPB in Übereinstimmung mit dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB geregelt: Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass sie keine bestehenden und *von der öffentlichen Hand mitfinanzierten Verkehrsangebote wesentlich konkurrenzieren.*
Neu wird präziser beschrieben, was Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand bedeutet und dass es sich um das Verkehrsangebot des Regionalverkehrs handelt. Mit dieser Präzisierung sind wir einverstanden. Die zweite Änderung, wonach vermutet wird, dass Flughafentransfers das Verkehrsangebot «ergänzen» statt wie bisher «nicht wesentlich konkurrenzieren» lehnen wir jedoch ab.
Die offene Formulierung «ergänzen» anstelle von «nicht wesentlich konkurrenzieren» würde auch Flughafentransfers erlauben, die das öffentliche Verkehrsangebot durchaus konkurrenzieren, beispielsweise durch eine Parallelführung zum bestehenden Netz. In den Erläuterungen findet sich denn auch keine Begründung für diese Praxisänderung. Im neuen Art. 11 Abs. 2 VPB sollte daher in Übereinstimmung mit der bisherigen Bestimmung und dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB weiterhin von «nicht wesentlich konkurrenzieren» gesprochen werden.

Antrag: nArt. 11 Abs. 2 VPB ist folgendermassen zu präzisieren:
Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs **nicht wesentlich konkurrenzieren.**

Zu Art. 11b Abs. 5 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (SR 742.122):
Die verladende Wirtschaft im Güterverkehr ist von Umleitungen und Ersatzverkehr von der Bahn auf Lastwagen ebenfalls betroffen. Es wird angeregt, dass deren Mehraufwendungen ebenfalls angemessen zu entschädigen sind und Art. 11b Abs. 5 der Netzzugangsverordnung entsprechend zu ergänzen ist.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?
Nein.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Vizepräsidentin: Dr. Silvia Steiner

Die Staatsschreiberin: Dr. Kathrin Arioli

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) sowie der Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV)

In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien
FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

PLR
Les Libéraux-Radicaux

PLR.Les Libéraux-Radicaux
Secrétariat général
Neuengasse 20
Case postale
CH-3001 Berne

+41 (0)31 320 35 35
www.plr.ch
info@plr.ch
/plr.lesliberauxradicaux
@PLR_Suisse

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Par e-mail:
konsultationen@bav.admin.ch

Berne, 22 octobre 2019
VL Ord. OBI / nb

Ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (ordonnance OBI)
Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-Radicaux accepte cette proposition d'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI). Dans les grandes lignes, elle correspond à ce qu'a voulu le législateur lors du traitement de la loi au Parlement. Les éléments suivants devraient toutefois être pris en considération :

- **Service d'attribution des sillons:** En cas de conflit de sillons, il convient de veiller à ce que les trafics de personnes et de marchandises disposent des mêmes conditions pour faire valoir leurs droits. Le PLR s'est exprimé à plusieurs reprises en faveur d'un traitement égalitaire des différents usagers du rail.

- **Trafic de marchandises:** Le nouvel article 6a de l'Ordonnance sur le transport de marchandises, qui règle les conditions d'accès non discriminatoire aux prestations (publication du prix), est important; il ne doit cependant pas conduire à une complexité trop élevée. Les préoccupations des acteurs directement concernés doivent être prises en considération et, le cas échéant, cet article doit être corrigé.

- **Droit des passagers:** Le PLR soutient la reprise des normes européennes dans le domaine du droit des passagers. Concernant les abonnés, les entreprises de transport doivent conserver une certaine marge de manœuvre. Une régulation centralisée n'est pas appropriée. Par ailleurs, les droits des usagers du trafic de marchandises devraient également être renforcés, afin d'améliorer la compétitivité du rail.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux
La Présidente

Petra Gössi
Conseillère nationale

Le Secrétaire général

Samuel Lanz

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

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 23. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung): Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir anhand des Fragebogens im separaten Word-Dokument gerne nutzen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz

Christian Levrat
Präsident SP Schweiz

Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   Die Trassenvergabestelle (TVS) soll in Zukunft als unabhängige Stelle des Bundes die Erstellung eines diskriminierungsfreien Fahrplans gewährleisten. Die geplante Rechtsform als öffentlich-rechtliche Anstalt entspricht den Vorgaben des Bundesrates zur Corporate Governance bezüglich der Steuerung von verselbständigten Einheiten. 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. Weiter sind bestehende Verordnungen dahingehend anzupassen, dass bestimmte, derzeit den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) übertragene Aufgaben neu von der TVS wahrgenommen werden.

   Die SP erachtet die Zuständigkeiten und Aufgaben der TVS als ausreichend klar definiert.

   Folgende Anpassung sollte aber vorgenommen werden: Die kurz- und mittelfristigen Investitionspläne der ISB sollen nicht veröffentlicht, sondern nur den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) öffentlich zugänglich gemacht werden. Eine Veröffentlichung der Investitionspläne widerspricht der Botschaft zu OBI. Dort steht: „Deshalb soll die TVS in Zukunft eine elektronische Plattform einrichten, auf der die mittelfristigen Investitionspläne der ISB aufgeschaltet werden. Sie ist nur den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich. Die Zugriffsrechte auf diese Plattform werden fallweise erteilt und periodisch überprüft“. Infolgedessen sollten Art. 7 Abs. 2 KPFV und Art. 2 Bst. n TVSV wie folgt geändert werden:

   Art. 7 Abs. 2 KPFV
   2 Die Leistungsvereinbarungen und die Netzzustandsberichte werden durch das BAV öffentlich zugänglich gemacht~~, d~~. Die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen werden durch die Trassenvergabestelle den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich gemacht.

   Art. 2 Bst. N TVSV
   Die Trassenvergabestelle hat insbesondere folgende Aufgaben: […]
   n. Sie ~~publiziert~~ macht die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   nein

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

   Übergeordnete Aufgaben des Infrastrukturbetriebs oder der Infrastrukturentwicklung (sog. 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.

   Ja, die SP erachtet die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend. Wir möchten hierzu aber betonen, dass bei der Umsetzung der Bestimmungen zu den Systemführerschaften auf den Prozessen, Instrumenten und Gefässen der bestehenden Systemführerschaften aufgebaut werden soll.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Dass die RailCom bereits ex-ante bei Ausgestaltung des Vertrages obligatorisch miteinbezogen wird, steht im Widerspruch zur Botschaft zum OBI-Gesetz. Dort steht, dass die RailCom bei Streitigkeiten zwischen einem Systemführer und einem betroffenen Unternehmen ex-post angerufen werden kann. Deshalb sollte Artikel 37a Abs. 1 KPFV gestrichen werden.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   Da EVU und Anschliesser direkt von den Investitionsentscheiden der ISB betroffen sind, schreibt das Gesetz vor, dass sie einen besseren Zugang zu den Informationen der ISB erhalten. Zudem sichert das Gesetz 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.

   Für uns sind die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte hinreichend. Es erscheint uns aber wichtig, dass die Mitwirkungsrechte bei den ISB nicht zu grossem Mehraufwand führen und dadurch keine Verzögerungen bei Investitionen zur Fol-

ge haben. Denn dies würde eine reduzierte Effizienz der Bahninfrastruktur bedeuten, was nicht im Interesse des Bundes und der Kunden ist.

Um bei der Mitwirkungsrechte einen möglichst geringen Aufwand zu haben, soll auf bereits bestehende Prozesse, Instrumente und Gefässe im Zusammenhang mit der Leistungsvereinbarung zurückgegriffen werden. Art. 24 E-KPFV könnte also folgendermassen ergänzt werden:

Art. 24 E-KPFV Abs. 7 (neu)

7 Bei der operativen und prozessualen Umsetzung der Mitwirkungsrechte gemäss Art. 37a Abs. 1 EBG werden bestehende Regelungen zur Mitwirkung der EVU und zur Aufbereitung von Investitionsplänen berücksichtigt, insbesondere die Bestimmungen aus den Muster-Leistungsvereinbarungen und dem Branchenstandard «Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarung».

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   nein

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   Mit OBI erhält die Regulierungsbehörde zusätzliche Kompetenzen, um den diskriminierungsfreien Netzzugang zu gewährleisten. Im Rahmen der gängigen schweizerischen Praxis für Regulierungsbehörden (ElCom, 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 OBI-Botschaft die Schaffung einer zusätzlichen Vollzeitstelle.

   Die SP ist mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   nein

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

   Mit OBI wurde der Rahmen für die Übernahme der EU-Passagierrechte im Eisenbahnverkehr geschaffen. Das Parlament überliess 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.

Die SP ist nur zum Teil mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden.

Wir begrüssen insbesondere Art. 61a Abs. 3, wonach das Unternehmen bei einer Blockierung der Strecke oder falls sonst keine Möglichkeit zur Fortsetzung der Reise besteht, so rasch wie möglich eine Beförderung der Reisenden zu einem alternativen Abfahrtsort oder zum Zielort des Kurses organisieren muss. Es ist wichtig, dass dafür gesorgt wird, dass Reisende bei einer fehlenden Möglichkeit zur Weiterfahrt, auch mit anderen Mitteln wie z.B. Taxis schnell an ihren Bestimmungsort gebracht werden.

Wir begrüssen zwar, dass nun die Passagierrechte noch weiter gestärkt werden sollen die Benutzer*innen des öV bei grossen Verspätungen entschädigt werden sollen. Unserer Meinung nach gibt es aber Folgendes zu berücksichtigen:

Harmonisierung der Anspruchskriterien für Erstattungen und Entschädigungen bei Verspätungen: Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende einen Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung. Dies, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise aufgrund der Verspätung nicht mehr erfüllt werden kann. Laut Art. 61 E-VPG haben Reisende einen Anspruch auf eine Entschädigung, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Diese unterschiedlichen Anspruchsvoraussetzungen sind nicht nachvollziehbar und müssen harmonisiert werden. Es sind klare und konsistente Kriterien wünschenswert (analog der bestehenden EU-Verordnung EG1371/2007 Art. 16, die eine Erstattung bei Verspätung von mehr als 60 Minuten vorsieht). Das E-VPB könnte also um einen neuen Artikel ergänzt werden:

> *Fahrpreiserstattung (Art. 8 Abs. 2 und Art. 21a PBG) (neu)*
>
> *Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann.*

Senkung des maximalen Mindestbetrags für eine Entschädigung: Gemäss Art. 61, Abs. 4 VPB können die Unternehmen einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser soll gemäss neuer Bestimmung höchstens 10 Franken betragen. Dieser Mindestbetrag von 10 Franken ist unseres Erachtens zu hoch. Denn wie eine Kurzstudie[1] zeigt, kann, wer als Kunde ein Halbtax hat und zweite Klasse fährt, nur in sehr wenigen Fällen davon profitieren. Denn nur ganz wenige Bahnfahrten innerhalb der Schweiz kosten mehr als die für eine Entschädigung von 10 Franken benötigten 40 Fran-

[1] https://www.beobachter.ch/konsum/konsumentenschutz/entschadigungen-im-ov-leere-versprechen-fur-passagiere

ken (Halbtax, Einfachbillett). Bei den meisten Zielen würden die Bahnkunden also leer ausgehen. Hinzu kommt, dass es in der kleinräumigen Schweiz nur sehr selten zu Verspätungen von mehr als einer Stunde kommt. Des Weiteren sollte die Orientierung der Entschädigungspflicht an der europäischen Verordnung Nr. 1371/2007 (Art. 17, Abs. 1) auch für den Mindestbetrag gelten; diese beträgt 4 Euro (Art. 17, Abs. 3). Folglich sollte Art. 61 folgendermassen geändert werden:

Art. 61 Fahrpreisentschädigung

[…]

4 Die Unternehmen können einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf höchstens 5 Franken betragen.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

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 über die Personenbeförderung (VPB) orientiert sich an den in der EU bereits seit Jahren geltenden Vorschriften.

Die SP begrüsst generell die Stärkung der Passagierrechte auch im bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr. Die Unterscheidung zwischen Art. 61 VPB (konzessionierter Verkehr) und Art. 61b (bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr) ist für uns aber nicht nachvollziehbar. Deshalb sollte eine Streichung des Art. 61b und eine Ausweitung des Geltungsbereichs des Art. 61 auf den bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr in Betracht gezogen werden. Zudem soll die Fahrpreisentschädigung sowohl im konzessionierten als auch im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr gleich behandelt werden. Damit verbunden sollte Art. 61a VPB folgendermassen angepasst werden:

Art. 61a Verspätung: Unterstützung

1 Bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft im konzessionierten Verkehr und im bewilligten grenzüberschreitenden ~~Eisenbahnv~~Verkehr muss das Unternehmen die Reisenden umgehend über die Situation und die geschätzte Abfahrts- oder Ankunftszeit informieren.

2a …, sofern sie im ~~Zug~~ Transportgefäss oder im Bahnhof…

(…)

3 Ist ~~der Zug~~ das Transportgefäss auf der Strecke…

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

*Aufgrund der hohen Anzahl von Abonnementsinhaber*innen besteht ein grosses Interesse daran, dass auch diesen Personen das Recht auf eine angemessene Entschädigung für wiederholte Verspätungen und Ausfälle zusteht (vgl. Art. 61 Abs. 2 VPB). 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.*

*Abonnementsinhaber*innen 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 Art. 61 Abs. 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. 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.

Die SP ist damit einverstanden, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer*innen festlegt. Wichtig ist für uns, dass diese kundenfreundlichen ausgestaltet sind und das Abonnementbesitzer*innen im Gegensatz zu anderen Reisenden nicht benachteiligt werden.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Entschädigung bei Verspätungen im Wiederholungsfall: Gemäss Art. 61 Abs. 5 Bst. b. haben keinen Anspruch auf Entschädigung Reisende, die mit weniger als 60 Minuten Verspätung am Zielort ankommen. Unseres Erachtens sollte diese Regelung flexibler gestaltet werden. Wie bereits erwähnt, kommt es in der kleinräumigen Schweiz nur sehr selten zu Verspätungen von mehr als einer Stunde. Daher würden wir eine Lösung bevorzugen, mit der Reisende auch Anspruch auf eine Entschädigung haben, wenn diese wiederholt mit Verspätungen am Zielort ankommen – und dies nicht erst ab 60 Minuten. Dieses System wird in der EU von vielen Ländern/Transportunternehmen angewendet. So haben z.B. in Belgien die Reisenden in einem Zeitraum von sechs Monaten bei 20 Verspätungen von mehr als 15 Minuten oder 10 Verspätungen von mehr als 30 Minuten einen Anspruch auf Entschädigung. Artikel 61 sollte also um einen weiteren Absatz im folgenden Sinne ergänzt werden:

Art. 61 Abs. 1^{bis} (neu)

Eine Entschädigung erhält auch, wer innerhalb eines gewissen Zeitraums im wiederholten Fall mit Verspätung von mindestens 15 Minuten am Zielort ankommt.

Vermeidung zusätzlicher Bürokratie in der Beziehung zwischen EVU und ISB: Die Stärkung der Passagierrechte kann dazu führen, dass EVU zukünftig gegenüber den ISB Regress nehmen und Schadenersatzansprüche stellen. Damit entstünden neue administrative Aufwendungen für Nachweis, Prüfung und Gegenrechnung, die in keinem Verhältnis zum Betrag des Schadenersatzes stehen. Die OBI-Verordnung und die Erläuterungen dazu klammern diesen Aspekt gänzlich aus.
Die möglichen Auswirkungen im Zusammenspiel mit den Europäischen allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (E-GTC-I) sind daher im Detail zu klären und Ansätze zu finden, die eine einfache Branchenlösung ermöglichen und diese Branchenlösung für alle verbindlich erklärt. Andernfalls kann eine einfache Handhabung (z.B. Verzicht der Geltendmachung) durch ein einzelnes EVU vereitelt werden.

Angebot von Ersatztransporten: Im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Bezahlung einer Entschädigung durch das EVU sollte unseres Erachtens auch über eine Verpflichtung der Bereitstellung von Ersatztransporten durch das EVU diskutiert werden. Ein EVU sollte dazu verpflichtet werden, ab einer gewissen Verspätung bzw. bei einem Zugausfall auch Ersatztransporte anzubieten – und dafür auch die nötigen Ressourcen vorzuhalten – statt lediglich Entschädigungen zu bezahlen. Insbesondere bei Zugausfällen und dort, wo Verspätungen regelmässig auftreten (z.B. Züge aus Mailand), erscheint dies uns wichtig und ist auch logistisch in einem zumutbaren Rahmen möglich.

Bessere Möglichkeiten zur Velo- und Kinderwagenmitnahme im Zug: Der im Rahmen der Behandlung des OBI-Gesetz im Parlament neu aufgenommene Art. 23a des Personenbeförderungsgesetz, der die Transportunternehmen nun explizit dazu verpflichtet, den Reisenden die Mitnahme des Velos zu ermöglichen, wird bedauerlicherweise in der Verordnung nicht präzisiert wird. Durch die offene Formulierung im Gesetz ohne Verordnungsausführung ist das Risiko daher gross, dass der Artikel toter Buchstabe bleibt. Dies ist insofern problematisch, da in jüngster Vergangenheit die Möglichkeit der Velomitnahme im Zug verschlechtert wurde. So gibt es immer weniger Velo-Abstellplätze oder der Veloselbstverlad, der zwar auf Papier möglich ist, ist in der Realität oft praktisch unmöglich. Dazu kommt, dass auch die der Platz für Kinderwägen oft sehr beschränkt ist. Deshalb fordern wir eine Präzisierung in der Verordnung dahingehend, dass bei zukünftigen Rollmaterialbestellungen ein Sonderwagen mit ausreichend Platz für Velos und Kinderwägen vorgesehen werden muss.

Mehr Raum für Gepäckmitnahme im Zug: Der Stauraum für Gepäck wurde in den letzten Jahrzehnten – insbesondere aufgrund neuer Zugtypen – immer weiter reduziert. Zum Teil sind die Stauräume oberhalb der Sitze so klein, dass nicht mal mehr ein durchschnittlicher Tagesrucksack verstaut werden kann. Auch der Platz zwischen den Sitzen ist oft zu klein, um z.B. Reisekoffer zu verstauen. Da die Stauräume am Wagenende oft nicht ausreichen, wird das Gepäck teils in die Veloabstellplätze gestellt, was wiederum ein Problem für Personen darstellt, die mit Velo zusteigen. Daher fordern wir, dass die Transportunter-

nehmen bei künftigen Rollmaterialbestellungen dazu verpflichtet werden müssen, ein bestimmtes Minimum an Stauraum-Volumen für Gepäck in jedem Wagen zu gewährleisten.

Verbesserung der kurzzeitigen Gepäckeinlagerung an Bahnhöfen: Die unbeschränkte Zwischenlagerung des Gepäckes ist zweifelsohne ein Vorteil des Autos gegenüber dem öV. öV-Reisende haben lediglich die Möglichkeit, ihr Gepäck in kostenpflichtigen Schliessfächern bis zu 24 Stunden zu lagern. Diese Fächer sind oft relativ teuer und durch die Zeitbeschränkung sehr unflexibel zu benutzen. Es muss also die Möglichkeit geschaffen werden, Gepäck unkomplizierter und kostengünstiger an Bahnhöfen einlagern zu können. Wichtig erscheint uns hierbei auch, dass dazu unterschiedliche Zeitfenster zur Verfügung stehen müssen und sich das Fach in diesem Zeitraum nach Belieben mehrere Male öffnen und schliessen lässt.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
    Die Vorlage beinhaltet weitere Verordnungsanpassungen, die Verbesserungen, Bereinigungen oder kleinere Änderungen in Einzelbereichen betreffen.
    Zu den einzelnen Themen haben wir keine Bemerkungen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?
    nein

Schweizerische Volkspartei
Union Démocratique du Centre
Unione Democratica di Centro
Partida Populara Svizra

Generalsekretariat / Secrétariat général
Postfach, CH-3001 Bern
Tel. +41 (0)31 300 58 58, Fax +41 (0)31 300 58 59
gs@svp.ch, www.svp.ch, PC-Kto. 30-8828-5

Frau
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

E-Mail:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 24. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur OBI

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Die Organisation der Bahninfrastruktur ist letztlich zu einer Ansammlung von Themen verkommen, die mit der eigentlichen Bahninfrastruktur nichts mehr zu tun haben. Die entsprechenden Verordnungen müssen deshalb aus Sicht der SVP angepasst werden.

Grundsätzliches
Die SVP vermisst eine klare Darstellung der möglichen Folgekosten (organisatorische und personelle Mehraufwände, Entschädigungen, mögliche Regresskosten usw.), die aufgrund der geplanten Änderungen zu erwarten sind. Auch die jeweiligen Kostenträger (Bund, Kanton, Passagier) sind aufzuzeigen.

Systemführerschaft
Die SVP verlangt einen stärkeren Einbezug der Kantone bei den Systemführerschaften im Bereich der Infrastruktur. Sie können eine effiziente Leistungserbringung und Kosteneinsparungen fördern. Dadurch erwartet die SVP eine bessere Koordination der Systementwicklung, insbesondere an der Schnittstelle zum Regional- und Agglomerationsverkehr. Hier sind, je nach Systemführerschaft, die Folgekosten für Bund, Kantone und Gemeinden aufzuzeigen. Bei der Umsetzung ist darauf zu achten, dass es nicht zu Monopolstellungen kommt oder eine Systemführerschaft bewirkt, dass die Besteller dem Systemführer ausgeliefert sind. Die Ausgestaltung der Systemführerschaften im Bereich Verkehr ist zwingend gemeinsam mit den Kantonen als Besteller zu präzisieren und zu erarbeiten.

Mitwirkungsrechte
Die Mitwirkungsrechte gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang der Antragsberechtigen und Verlader bei der Fahrplangestaltung im Bereich Baustellen und Betriebsstörungen sind zu ergänzen, Art. 11b NZV, Art. 14 NZV. Privatwirtschaftliche Infrastruktureigner, Bahnbetreiber und Kunden müssen verlässlich Güterverkehrsdienstleistungen erbringen und nutzen können. Dies wurde im Eisenbahngesetz durch entsprechende Mitwirkungsrechte beschlossen. Beispielsweise bei der Baustellenplanung sehen die Verordnungsentwürfe aber keine entsprechende Detailregelung vor. Der Personenverkehr wird weiterhin bevorteilt, indem beispielsweise Nachtsperren nur in der Zeit nach der Hauptverkehrszeit abends oder vor der Hauptverkehrszeit morgens zulässig sind, wo sie nur den Güterverkehr treffen.

Entschädigungen
Die Entschädigungen für Umleitungen und Ersatzverkehre von der Bahn auf den LKW werden ungenügend geregelt. Betroffene Verlader sind direkt ebenso für ihre Mehraufwendungen zu entschädigen wie die durchführenden Bahnunternehmen. Die Verordnungsentwürfe sind diesbezüglich zu ergänzen, Art. 11b NZV.

Trassenvergabestelle
Bei der Ansiedlung der Trassenvergabestelle ist auf die Unabhängigkeit zum Besteller (inklusive Bund) zu achten. Die Verantwortung für die Planung soll weiterhin bei der Infrastrukturbetreiberin verbleiben. Die SVP ist damit einverstanden, dass das Inkasso des Trassenentgelts durch die Trassenvergabestelle erfolgt, sofern es dadurch zu keinen Mehrkosten kommt.

RailCom
Die SVP begrüsst die Schaffung einer RailCom mit Sanktionsmöglichkeiten und damit die Stärkung der Schiedskommission. Da die heutige Schiedskommission nur wenig beansprucht wurde, weil nur wenige Diskriminierungen beobachtet wurden, ist es nicht notwendig, die Schiedskommission mit zusätzlichen Aufgaben anzureichern.

./.

Velos und Passagierrechte separat regeln
Themen wie der Transport von Velos oder die Haftung bei Verletzung oder Tod eines Reisenden haben nun wirklich gar nichts mit der Bahninfrastruktur zu tun und sind auszuklammern, respektive separat zu regeln. Passagierrechte im Fernbusverkehr sind nach Ansicht der SVP gleich zu behandeln, wie Passagierrechte im Schienen- oder Luftverkehr. Aus diesem Grund sind diese Fragen konzeptionell ganzheitlich aufzugleisen und separat zu behandeln.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassungsantwort.

Mit freundlichen Grüssen
SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Parteipräsident	Generalsekretär
Albert Rösti	Emanuel Waeber
Albert Rösti Nationalrat	

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) sowie der Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV)

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faîtières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna
SAB Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Schweizerischer Städteverband
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia
economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss buisness federation
Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori
Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
Schweizerischer Gewerbeverband (sgv) / Union suisse des arts et métiers (usam) / Unione svizzera delle arti e mestieri (usam)

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

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

3001 Bern / Seilerstrasse 4 / Postfach / Tel. 031/ 382 10 10 / Fax 031/ 382 10 16
www.sab.ch info@sab.ch Postkonto 50-6480-3

Bern, 24. September 2019
TE / I 3

Bundesamt für Verkehr BAV

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum obenstehenden Geschäft. Die SAB vertritt als gesamtschweizerische Dachorganisation die Interessen der Berggebiete in wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, 41 Regionen, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die SAB unterstützt die Neuorganisation der Bahninfrastruktur und die nun vorliegenden Verordnungsanpassungen. Wir begrüssen grundsätzlich die neu eingeführten Passagierrechte. Nur sind die vorgeschlagenen Parameter so ausgestaltet, dass sie nur selten zu Entschädigungsforderungen führen werden. Im Sinne eines effizienten und kundenfreundlichen öffentlichen Verkehrs schlagen wir deshalb eine wesentliche Verschärfung der Parameter vor. Zudem muss auch der Fall geregelt werden, in dem ein Zug vollständig ausfällt, sei es aus technischen Gründen oder wegen fehlendem Personal. Ferner muss die Stellung der Railcom gestärkt werden.

Für weitere Ausführungen verweisen wir auf die Beantwortung der gestellten Fragen im Anhang.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)

Die Präsidentin:	Der Direktor:
Christine Bulliard-Marbach Nationalrätin	Thomas Egger Nationalrat

Résumé :

Le Groupement suisse pour les régions de montagnes (SAB) soutient la nouvelle organisation de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que les adaptations de l'ordonnance correspondante. Le SAB salue également l'introduction de droits en faveur des passagers, notamment lorsque les moyens de transport enregistrent des retards. Enfin, le SAB est d'avis qu'il faut renforcer le rôle de Railcom, la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer.

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. *Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?*

   Ja.

2. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Nein.

Systemführerschaft

3. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?*

   Ja.

4. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?*

   Keine Stellungnahme. Dazu sollen sich in erster Linie die direkt betroffenen Kreise äussern.

6. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Keine Stellungnahme.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. *Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?*

   Nein. Die Railcom hat unserer Ansicht nach zu wenig Kompetenzen. Sie müsste unserer Ansicht nach auch die Einhaltung der Vorgaben zur Grundversorgung prüfen können. Wir hatten dies bereits bei den gesetzlichen Grundlagen gefordert.

8. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

Ja. Siehe Antwort zu Frage 7.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

   Nein. Die neuen Passagierrechte sind zwar zu begrüssen. Die gewählten Parameter sind aber einseitig zu Gunsten der Bahnunternehmen und nicht zu Gunsten der KundInnen ausgestaltet. Die Parameter sind im Verordnungsentwurf so gewählt, dass im System mit einem stündlichen Taktfahrplan praktisch keine Entschädigugen geleistet werden müssen. Das ist falsch, da so kein Anreiz zur Pünktlichkeit gesetzt wird. Zudem fehlt der Fall, dass ein Zug ganz ausfällt. Für die SBB gilt dies bekanntlich nicht als Verspätung, was aus Kundensicht aber völlig falsch ist. Ein vollständig ausfallender Zug ist die gravierendste Form einer Verspätung. Wir schlagen deshalb folgende Verschärfung der Parameter in Art. 61 der Verordnung über die Personenbeförderung vor:

[1] Die Entschädigung im konzessionierten Verkehr und im bewilligten grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr beträgt mindestens ~~25~~ **50** Prozent des bezahlten Fahrpreises, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt, und ~~mindestens~~ ~~50~~ **100** Prozent des bezahlten Fahrpreises, wenn die Verspätung mindestens 120 Minuten beträgt **oder der Zug ganz ausfällt**. **Die Entschädigungen gelten auch für Reisende mit Abonnementen. Sie erhalten dafür eine Gutschrift oder andere gleichwertige Leistungen.**

~~[2] Reisende, die ein Abonnement besitzen und denen während dessen Gültigkeitsdauer wiederholt Verspätungen und Ausfälle widerfahren, können eine angemessene Entschädigung gemäss den Entschädigungsbedingungen des Unternehmens verlangen. Die Unternehmen müssen die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung in ihren Entschädigungsbedingungen festlegen.~~

[3] Die Entschädigung ist in der Regel innerhalb von 30 Tagen nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung auszurichten. Sie kann in Form von Gutscheinen oder anderen Leistungen ausgerichtet werden, sofern deren Bedingungen, insbesondere bezüglich der Gültigkeitsdauer und des Zielorts, flexibel sind. Die Reisenden können die Entschädigung in Form eines Geldbetrags verlangen.

[4] Die Unternehmen können einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf höchstens 10 Franken betragen.

[5] Keinen Anspruch auf Entschädigung haben Reisende, die:

1. bereits vor dem Kauf des Fahrausweises über eine Verspätung informiert wurden; oder
2. mit weniger als ~~60~~ **30** Minuten Verspätung am Zielort ankommen.

10. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?*

    Ja.

11. *Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?*

Nein. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Inhaber von Abonnementen stiefmütterlich behandelt werden. Entschädigungen gibt es kaum (bspw. wegen den Unannehmlichkeiten durch die neuen Doppelstockzüge in der Ostschweiz oder bei Verspätungen).

12. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

    Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. *Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

    Nein.

14. *Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?*

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 23. Oktober 2019

Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Obwohl die Schweizer Städte von den vorgesehenen Verordnungsänderungen nur indirekt betroffen sind, gestatten wir uns, aufgrund der Rückmeldungen unserer Mitglieder einige Anregungen anzubringen.

Allgemeine Einschätzung

Grundsätzlich sind wir mit der Verordnung einverstanden.

Konkrete Anliegen und Anträge

- Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung, Art. 11 (Flughafentransfers): Hier ist nicht bloss von einer «Vermutung» auszugehen, dass Flughafentransfers keine Konkurrenz für Angebote des regionalen Personenverkehrs darstellen, die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanziert werden. Vielmehr ist dafür ein Nachweis zu verlangen. Den Städten ist dies ein Anliegen, da sie in den meisten Kantonen die Angebote des regionalen Personenverkehrs mitfinanzieren.

Monbijoustrasse 8, Postfach, 3001 Bern
Telefon +41 31 356 32 32
info@staedteverband.ch, www.staedteverband.ch

► Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung, Art. 61 Abs. 2 (Fahrpreisentschädigung): Im Sinne einer konsequenten Umsetzung der Vorgaben regt der Städteverband an, der Branche des öffentlichen Verkehrs für die Definition einer Entschädigungsregelung für Reisende mit Abonnementen eine Frist von maximal zwei Jahren zu setzen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Beilage ausgefüllter Fragebogen

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung
über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   JA

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   NEIN

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

   Der SSV ist der Auffassung, dass die Kantone als Besteller und Planungsbehörden im öffentlichen Verkehr in die Vergabe von Systemaufgaben einbezogen werden sollten, damit sie ihre Interessen und damit auch jene der Städte wahrnehmen können, die oft den regionalen Personenverkehr über die Kantonsanteile mitfinanzieren.

   Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

4. **NEIN**

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   KEINE BEMERKUNGEN

   Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

6. **NEIN**

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   KEINE BEMERKUNGEN

   Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

8. **NEIN**

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

   Unter den im Gesetz definierten Vorgaben JA

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

    JA

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

    Dieser Vorschlag wird kritisch beurteilt. Es ist für die Umsetzung dieser Vorgabe eine Frist von maximal zwei Jahren zu setzen.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

    NEIN

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

    Für Flughafentransfers ist ein Nachweis zu leisten, dass diese keine Konkurrenz für Angebote darstellen, deren Betrieb und/oder Infrastrukturen von der öffentlichen Hand mitfinanziert werden.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

    NEIN

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

24. Oktober 2019

Stellungnahme: Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie uns eingeladen zum Verordnungspaket OBI Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Sämtliche unserer Mitglieder sind an einem leistungsfähigen Schienenverkehr interessiert, der einen verlässlichen Transport von Gütern und Personen ermöglicht. Dies stärkt die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz.

Generelle Bemerkungen und Zielgrössen

Das Parlament hat mit der Verabschiedung der «Vorlage Organisation Bahninfrastruktur» im letzten Jahr die gesetzlichen Rahmenbedingungen für ein effizienteres Bahnsystem geschaffen. Ein besonderer Fokus lag dabei auf der Attraktivität der Schiene für den Gütertransport. Diese sollte durch neue Vorschriften zur Gewährleistung von Diskriminierungsfreiheit, Mitwirkungsrechten und Transparenz erhöht werden. Die nun vorliegenden Konkretisierungen auf der Verordnungsebene sind an gewissen Stellen zu wenig konsequent bzw. liegen teilweise sogar noch hinter den vorgenommenen gesetzlichen Verbesserungen. economiesuisse kann den Vernehmlassungsvorlagen deshalb nur im Grundsatz zustimmen und spricht sich für wichtige Präzisierungen bzw. Verbesserungen an ausgewählten Stellen in den Verordnungsentwürfen aus. Folgende Ziele stehen dabei im Vordergrund:

1. Die Preisbildung bei Systemleistungen muss transparent und nachvollziehbar sein. Sie muss sich an wirtschaftlichen Mechanismen ausrichten. Prohibitiv hohe und willkürliche Preise müssen verhindert werden.
2. Im operativen Betrieb muss Diskriminierungsfreiheit gewährleistet sein.

economiesuisse
Hegibachstrasse 47
Postfach CH-8032 Zürich
Telefon +41 44 421 35 35
Telefax +41 44 421 34 34

Verband der Schweizer Unternehmen
Fédération des entreprises suisses
Federazione delle imprese svizzere
Swiss Business Federation
www.economiesuisse.ch

3. Auch auf strategischer Ebene bzw. in der langen Frist ist die Diskriminierungsfreiheit ein hohes Gut und wichtiges Ziel. Sie muss ebenfalls besser sichergestellt werden.

Mitwirkungsrechte betroffener Akteure sowie eine hohe Verfahrens- und Rechtssicherheit sind somit entscheidend. Nachstehend legen wir Ihnen entlang der drei erwähnten Zielgrössen unsere Lösungs- bzw. Korrekturansätze sowie die entsprechenden Begründungen dar. Die konkreten Änderungsanträge liegen dieser Stellungnahme bei. Ergänzend verweisen wir auf die Stellungnahmen unserer Mitgliederverbände VAP, CVCI und cemsuisse.

Leitgedanke: Paradigma des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr durchsetzen!

Vor 20 Jahren wurde mit der Bahnreform 1 unter anderem das Monopol der SBB in der Beförderung von Gütern auf der Schiene abgeschafft. Dank dem freien Netzzugang konnten Drittanbieter grundsätzlich in den Markt einsteigen. In diesem noch immer relativ neuen Markt bestehen seither jedoch weiterhin Reibungsverluste und Ineffizienzen, welche die Attraktivität der Schiene im Gütertransport gegenüber anderen Verkehrsträgern beeinträchtigen. Ebenso offenbaren sich anhaltend Konflikte mit dem nicht liberalisierten Personenverkehr. Diese und weitere Faktoren führten bekanntlich dazu, dass der Bund die Gesetzesvorlage Organisation Bahninfrastruktur erarbeitete, mit dem Ziel, die vorhandenen Diskriminierungspotenziale zu reduzieren und den Schienengüterverkehr insgesamt wettbewerbsfähiger zu machen.

Aus Sicht der Wirtschaft stellen die finalen Beschlüsse des Parlaments zu dieser Vorlage eine wünschenswerte Entwicklung dar. Namentlich ist zu erwähnen, dass die Institutionen des Bahnsystems (Trassenvergabestelle, RailCom, Systemführer) nun explizit einer «gesunden Entwicklung des Wettbewerbs»[1] verpflichtet sind. Diesem Grundsatz müssen auf Verordnungsebene entsprechende Vorkehrungen folgen. Am vorliegenden Verordnungsentwurf sind Verbesserungen im Hinblick auf die drei Zielgrössen nötig.

1. Preise der Systemleistungen

Systemführerschaften im Güterverkehr sollten grundsätzlich so gehandhabt werden, dass die Effizienz des Gesamtsystems steigt. Der Vorschlag für Art. 6a GüTV geht diesbezüglich in eine gute Richtung. Es braucht jedoch bei der Preisbildung zusätzliche Vorkehrungen, um die Transparenz zu erhöhen. Die Preise von Systemleistungen sollen nach wirtschaftlichen Kriterien nachvollziehbar sein. Auf Elemente wie Mengenrabatte ist zu verzichten, da dies einzelne Marktteilnehmer bevorteilen könnte. Eine Anlehnung an die Bildung der Trassenpreise (welche die genannten Anforderungen erfüllt) wäre naheliegend.

2. Operativ relevante Mitwirkungsrechte

Die Beteiligung von Dritten an der Festlegung und Umsetzung der «Spielregeln» im Bahnsystem ist eine wirtschaftlich wesentliche Neuerung der OBI-Vorlage. An verschiedenen Stellen in den Vernehmlassungsvorlagen wäre eine stärkere Berücksichtigung dieses Grundsatzes wünschenswert. Dies betrifft die Baustellenplanung, wo der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr benachteiligt wird, und die Streckensperrungen, wo die NZV derzeit keine Mitwirkung Dritter bei der spezifischen Fahrplangestaltung vorsieht. Letztlich ist eine Gleichbehandlung öffentlicher und privater Infrastruktureigner bei der Informationsübermittlung im Kontext des Infrastrukturregisters unabdingbar.

[1] Art. 9e, Art. 37 Abs. 1, Art. 40ter Abs. 3 EBG

3. Strategische Mitwirkung und Diskriminierungsfreiheit

Abgesehen von den Mitwirkungsrechten mit unmittelbaren betrieblichen Implikationen, müssen die Mitwirkungsrechte privater Infrastruktureigner auch auf strategischer Ebene besser abgesichert werden:
Gemäss Art. 24 Abs. 6 der KPFV sind die Einsprache und der Rechtsweg bei der inhaltlichen Prüfung von Investitionsvorhaben durch das BAV ausgeschlossen. Dies führt in der Praxis potenziell zu einer Beeinträchtigung der Mitsprache Dritter. Sofern beispielsweise Anschlussgleisbetreiber von solchen Investitionen indirekt betroffen sind, muss auch ein inhaltliches Einspracherecht bestehen.
Zusätzlicher Handlungsbedarf besteht ausserdem bei der Bewältigung von Trassenkonflikten. Die vorgesehene Regelung in Art. 12b NZV bevorzugt tendenziell den Personenverkehr. Eine ausgewogenere Formulierung wäre wünschenswert, damit auch der Güterverkehr im Konfliktfall adäquat beurteilt wird.
Letztlich steht das Thema der Passagierrechte im Raum. economiesuisse äussert sich dazu nicht, es stellt sich aus Wirtschaftssicht jedoch die Frage, ob nicht auch im Güterverkehr mehr Wert auf die Kundenrechte zu legen ist. Dies könnte die Attraktivität des Schienengüterverkehrs zusätzlich erhöhen.

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

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Lukas Federer
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Infrastruktur, Energie und Umwelt

- Beilage erwähnt (ausgefüllter Fragebogen)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Die nachfolgenden Antworten sind mit unserem direkt betroffenen Mitglied, dem Verband der Anschlussgleisbetreiber VAP koordiniert.

Trassenvergabestelle

1. **Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?**

   Ja.

2. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Ja. Private Infrastrukturbetreiber (also insb. Anschlussgleisbetreiber) müssen bei der Festsetzung der Einzelheiten der Informationsübermittlung zum Eisenbahninfrastrukturregister von der Trassenvergabestelle einbezogen werden. Zu diesem Zweck ist Art. 15f der Eisenbahnverordnung EBV zu ergänzen:

   [3] Das BAV erlässt Richtlinien über die Registerführung, insbesondere über die Netzabgrenzung. Die Trassenvergabestelle regelt nach Anhörung des BAV und der Infrastrukturbetreiberinnen und Anschliesser die Einzelheiten der Informationsübermittlung.

   Des Weiteren sollen die folgende Anpassungen die Unabhängigkeit der Trassenvergabestelle stärken und die Mitwirkung der privaten Infrastrukturbetreiber gewährleisten:

   Art. 2 lit. h TVSV

   h. Sie erklärt Strecken für überlastet und führt Kapazitätsanalysen unter Einbezug der betroffenen Infrasturkturbetreiberinnen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang antragsberechtigten Anschliessern durch.

   Art. 2 lit. k TVSV

   k. Sie begleitet die Baustellen- und Intervallplanung der Infrastrukturbetreiberinnen. Sie ~~kann~~ nimmt in der Regel in entsprechenden Koordinationsgremien Einsitz ~~nehmen~~.

   Art. 3 Abs. 4 TVSV

   [4] Erfüllen Dritte den Auftrag nicht oder nur mangelhaft, so kann die Trassenvergabestelle ihnen eine angemessene Nachfrist zur Abhilfe setzen. Wird der vertragsgemässe Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt, so kann sie ~~nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation~~ den Auftrag entziehen.

Systemführerschaft

3. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?**

   Nein. Die Konkretisierung des Art. 6a Güterverkehrsverordnung GüTV muss die Intention des Gesetzgebers noch besser widerspiegeln. Dies gilt insbesondere für transparente und wirtschaftlich nachvollziehbare Preise der Systemdienstleistungen. Aus dem Preisgefüge darf kein Diskriminierungspotenzial resultieren.

4. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Ziffer c und d des Art. 6a GüTV sollten konkretisiert werden:

   c. die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen, der Zuteilung der Ressourcen und des Verfahrens sowie die Details zur Bemessung der Preise publizieren;

   d. die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjährige Rahmenvereinbarungen, auf Anfrage Dritter innerhalb zweier Werktage offenlegen~~publizieren~~.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   Nein. Die Mitwirkungsrechte sind in der Netzzugangsverordnung NZV stärker zu verankern. Dies betrifft insbesondere Einschränkungen und Streckensperrungen im Bahnverkehr (z.B. infolge von Bauarbeiten).

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Ja. Folgendes ist zu ergänzen:

   Art. 10 Abs. 1 lit. a NZV

   [1] Die Infrastrukturbetreiberin gewährt den diskriminierungsfreien Netzzugang zu ihrem Netz, indem sie

   a. sich bei Trassenplanung, Trassenzuteilung und Trassenpreis für den eigenen Bedarf an die gleichen Regeln hält, die für Dritte gelten

   b. Dritte bei Trassenplanung, Trassenzuteilung und Trassenpreis unter gleichen Bedingungen gleichbehandelt,

   Art. 11b NZV

   [1bis] Besteht die Einschränkung während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und führt sie zu einer Beeinträchtigung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens oder besteht die Einschränkung während mehreren Wochen nur tageweise, so muss die Infrastrukturbetreiberin die Einschränkungen den Antragstellerinnen und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten unterbreiten. Die Ein-

schränkung ist erstmals mindestens 24 Monate und in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode zu veröffentlichen.

[2] Die Infrastrukturbetreiberin legt nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten (…)

[5] Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die E~~isenbahnverkehrsunternehmen~~ Anschliesser für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs und die Planung und Vorbereitung der Umleitungen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten der Planung und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen.

Art. 12b NZV

Der nicht abgeänderte Text zum Bietverfahren in Art. 12c Abs. 2 lit. a bis c NZV ist einseitig auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgelegt bzw. baut auf Art. 12c Abs. 1 NZV auf. Mit dem vorgeschlagenen Art. 12b Abs. 3 NVZ bedarf es einer Schutzklausel für den Güterverkehr, um nicht die Trassensicherung der NNP mit den Rahmenvereinbarungen zu übersteuern.

Art. 14 NZV

[2] Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Streckensperrung, so legt die Infrastrukturbetreiberin nach Rücksprache mit der Trassenvergabestelle und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang antragsberechtigten Anschliessern die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr (Notfahrplan) fest. Sie publiziert den Notfahrplan in geeigneter Weise.

[5] Führt die Ausweichstrecke über die Netze mehrerer Infrastrukturbetreiberinnen, so setzen diese einen gemeinsamen Notfallstab ein, der die Aufgaben nach den Absätzen 2-4 wahrnimmt. Die Trassenvergabestelle ~~kann~~ nimmt in der Regel im Notfallstab Einsitz ~~nehmen~~.

Darüber hinaus besteht Handlungsbedarf in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur KPFV: Art. 24 Abs. 6 der KPFV schliesst die inhaltliche Prüfung der Investitionsvorhaben durch die RailCom aus. Dies vermutlich deshalb, weil sie Gegenstand der Vereinbarungen zwischen BAV und betroffener Infrastrukturbetreiberinnen sind. Diese Regelung schliesst indes einen unabhängigen Justizentscheid aus, womit das Mitwirkungsrecht im Kern ausgehöhlt wird.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. **Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?**

   Ja.

8. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Keine Stellungnahme zu den Fragen 9 bis 12.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

    Betreffend Entschädigungen für Umleitungen und Ersatzverkehre von der Schiene auf die Strasse ist eine Gleichbehandlung von Verladern und EVU wünschenswert, Art. 11b NZV wäre entsprechend zu ergänzen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

    Nein.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 wurden wir zur Stellungnahme zum obengenannten Geschäft eingeladen.
Für die uns dazu gebotene Gelegenheit danken wir Ihnen bestens.

Da diese Frage gemäss Arbeitsteilung mit economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen –
in deren Zuständigkeitsbereich fällt, verzichten wir auf eine eigene Eingabe.

Freundliche Grüsse
Muriel Hofer

Muriel Hofer
Leiterin Administration
SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND
Hegibachstrasse 47
Postfach
8032 Zürich
Tel. direkt +41 44 421 17 40
Tel. +41 44 421 17 17
Fax +41 44 421 17 18
hofer@arbeitgeber.ch
www.arbeitgeber.ch

SGB | USS
www.sgb.ch | www.uss.ch
Schweizerischer Gewerkschaftsbund
Union syndicale suisse
Unione sindacale svizzera

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 24. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur: Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zu einer Stellungnahme zum Entwurf der oben erwähnten Verordnung, die nun die Details zum Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) regeln soll. Der SGB hat sich damals in der Vernehmlassung zum OBI positiv zu den Zielsetzungen der Transparenz und verstärkten Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreiberinnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie zur neuen Kompetenzausstattung der RailCom geäussert.

Der SGB beschränkt sich in der Folge auf inhaltliche Neuerungen in den Verordnungsanpassungen.

Gebührenverordnung BAV

Wir sind mit dem Grundsatz einverstanden, dass auch die RailCom wie die anderen Regulatoren sich teilweise über Gebühren zu finanzieren hat. Entsprechend unterstützen wir den Gebührensatz von 100 bis 250 Franken pro Arbeitsstunde, der demjenigen der anderen Regulatoren entspricht. (Art. 26)

Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur

Der SGB unterstützt die hier vorgeschlagene klare Kompetenzregelung zwischen BAV und RailCom. Das BAV entscheidet ohne Rekursmöglichkeit über von der Infrastrukturbetreiberin nicht berücksichtigte Investitionsanliegen, hingegen prüft die RailCom abschliessend, ob die Mitwirkungsrechte von EVU und Anschliessern gewahrt oder verletzt wurden. (Art. 24)

Der SGB unterstützt die Übergangsregelung, nach welcher das BAV die Kompetenz erhält, eigenständig Umsetzungsvereinbarungen mit Infrastrukturbetreiberinnen oder Erstellergesellschaften abzuschliessen, wenn es nur um Projektierungen oder um Vorhaben bis zu 20 Mio. Franken geht. (Art. 33 Abs. 1 und 1^{bis})

Systemführungsverträge sind unbefristet, die RailCom prüft deren diskriminierungsfreie Ausgestaltung. Die Verträge können auf das Ende des Kalenderjahres mit einer 12-monatigen Frist gekündigt werden, womit insbesondere das BAV einen gewissen Spielraum erhält. Der SGB ist einverstanden. (Art. 37a)

Monbijoustrasse 61, 3007 Bern, www.sgb.ch
031 377 01 01, Fax 031 377 01 02, info@sgb.ch

123 DH/es

Eisenbahn-Netzzugangsverordnung

Von Gesetzes wegen ist neu die Trassenvergabestelle TVS und nicht mehr die Infrastrukturbetreiberin für den Netzzugang zuständig. Sie übernimmt zudem auch Aufgaben, die bisher beim BAV anfielen (Regelungen des Bietverfahrens). Die Verordnung regelt ihre Kompetenzen und passt zudem einzelne Bestimmungen dem EU-Recht an, z.B. beim grenzüberschreitenden Güterverkehr, wo die TVS neu einen Überblick über zugeteilte und verfügbare Kapazitäten erstellt.

Der SGB ist mit den vorgeschlagenen Änderungen und Ergänzungen der Verordnung einverstanden.

Eisenbahnverordnung

Der SGB ist mit der vorgeschlagenen Aufgabe der TVS, das Infrastrukturregister zu führen, einverstanden. (Art. 15f Abs. 1 und 3)

Gütertransportverordnung

Der SGB unterstützt die detaillierten Vorgaben zur Einhaltung gleicher Regeln für die EVU, wenn sie Leistungen für den eigenen Bedarf und für Dritte erbringen. (Art. 6a)

Verordnung über die Personenbeförderung

Die meisten Verordnungsanpassungen bezwecken eine Stärkung der Passagierrechte und orientieren sich am geltenden EU-Recht. Der SGB unterstützt diese Absicht.

Die Rechte von Menschen mit Behinderung und eingeschränkter Mobilität sollen neu auch im bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr Gültigkeit haben. (Art. 52a)

Die Transportunternehmen haben eine aktive Informationspflicht zu Fahrbedingungen, Zugangsbedingungen, zu allfälligen Störungen und Verspätungen, zu Anschlussmöglichkeiten sowie zu Beschwerdemöglichkeiten. (Art. 55b)

Beschwerden können bei jedem an einer betreffenden Reise beteiligten Unternehmen eingereicht werden und das betroffene Unternehmen hat eine Frist zur begründeten Beantwortung einzuhalten. (Art. 55c)

Fahrpreisentschädigungen und anderweitige Verpflichtungen der Transportunternehmen bei Verspätungen werden in Art. 61, 61a und 61b geregelt, sie übernehmen geltende EU-Regelungen. Entschädigungsansprüche haben grundsätzlich auch AbonnementsbesitzerInnen im Wiederholungsfall von Verspätungen. Die diesbezüglichen Bedingungen können von den EVU definiert werden.

Unterschieden wird zwischen konzessioniertem Verkehr und bewilligtem grenzüberschreitendem Eisenbahnverkehr einerseits sowie dem grenzüberschreitendem Linienbusverkehr andrerseits: bei ersteren sind die Verspätungen zwischen Abfahrts- und Zielort massgeblich, bei letzteren hingegen Verspätungen bei der Abfahrt resp. Annullierungen von Fahrten. Dafür sind da die Vorgaben für die Entschädigungsbedingungen festgelegt und schärfer, wohingegen die EVU einen gewissen Spielraum haben, in dessen Rahmen sie Entschädigungsbedingungen definieren können. Angestrebt wird seitens Gesetzgeber, dass eine einheitliche Branchenregelung gefunden wird, die die Handhabung allen EVU administrativ erleichtern würde und für die Reisenden entsprechend transparent wäre.

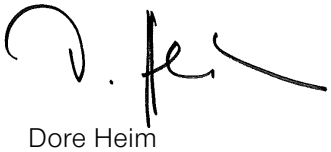
Verordnung über die Trassenvergabestelle (neu)

Diese Verordnung regelt die Aufgaben und Kompetenzen der neuen Trassenvergabestelle TVS. Der SGB ist mit den hier vorgeschlagenen Regelungen einverstanden.

Der SGB hat keine weiteren Ergänzungen zur Vernehmlassungsvorlage und verzichtet deshalb mit Verweis auf die obigen Ausführungen auf eine Beantwortung des Fragenkatalogs.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident

Dore Heim
Zentralsekretärin

sgv usam

Dachorganisation der Schweizer KMU
Organisation faîtière des PME suisses
Organizzazione mantello delle PMI svizzere
Umbrella organization of Swiss SME

Bundesamt für Verkehr
CH-3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 22. Oktober 2019 sgv-Kl/ds

Vernehmlassungsantwort – Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung)

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 lädt uns das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie UVEK ein, zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv hat das von der Bundesversammlung am 28. September 2018 verabschiedete Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) unterstützt, mit dem Ziel, bestehende Potenziale zur Diskriminierung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen abzubauen, die Transparenz zu stärken, einen diskriminierungsfreien Netzzugang zu gewährleisten sowie die Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verstärken.

Die verabschiedeten Gesetzesanpassungen erfordern präzisierende Verordnungsanpassungen, zu denen der sgv gemäss Fragenkatalog wie folgt Stellung nimmt:

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

Die Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle sind aus Sicht des sgv ausreichend definiert.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Die Anschliesser sind als Betreiber privater Infrastruktur bei der Festsetzung der Einzelheiten der Informationsübermittlung zum Eisenbahninfrastrukturregister von der TVS einzubeziehen. Art. 15f EBV ist entsprechend zu ergänzen:

[3] Das BAV erlässt Richtlinien über die Registerführung, insbesondere über die Netzabgrenzung. Die Trassenvergabestelle regelt nach Anhörung des BAV und der Infrastrukturbetreiberinnen und Anschliesser die Einzelheiten der Informationsübermittlung.

Des Weiteren sollen die folgenden Anpassungen die Unabhängigkeit der Trassenvergabestelle stärken und die Mitwirkung der privaten Infrastrukturbetreiber gewährleisten:

Art. 2 lit. h TVSV

h. Sie erklärt Strecken für überlastet und führt Kapazitätsanalysen unter Einbezug der betroffenen Infrasturkturbetreiberinnen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang antragsberechtigten Anschliessern durch.

Art. 2 lit. k TVSV

k. Sie begleitet die Baustellen- und Intervallplanung der Infrastrukturbetreiberinnen. Sie ~~kann~~ nimmt in der Regel in entsprechenden Koordinationsgremien Einsitz ~~nehmen~~.

Art. 3 Abs. 4 TVSV

[4] Erfüllen Dritte den Auftrag nicht oder nur mangelhaft, so kann die Trassenvergabestelle ihnen eine angemessene Nachfrist zur Abhilfe setzen. Wird der vertragsgemäss Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt, so kann sie ~~nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation~~ den Auftrag entziehen.

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

Der sgv sieht Handlungsbedarf für transparente und wirtschaftlich nachvollziehbare Preise der Systemdienstleistungen in einer Konkretisierung von Art. 6a GüTV. Ziel ist, Diskriminierungspotenzial zu vermeiden.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ziffer c und d des Art. 6a GüTV sollten wie folgt konkretisiert werden:

c. die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen, der Zuteilung der Ressourcen und des Verfahrens sowie die Details zur Bemessung der Preise publizieren;

d. die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmvereinbarungen, auf Anfrage Dritter innerhalb zweier Werktage offenlegen ~~publizieren~~.

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Die Mitwirkungsrechte sind in der Netzzugangsverordnung NZV stärker zu verankern. Dies betrifft insbesondere Einschränkungen und Streckensperrungen im Bahnverkehr (z. B. infolge von Bauarbeiten).

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Der sgv sieht folgenden Präzisierungsbedarf:

Art. 10 Abs. 1 lit. a NZV

[1] Die Infrastrukturbetreiberin gewährt den diskriminierungsfreien Netzzugang zu ihrem Netz, indem sie

a. sich bei Trassenplanung, Trassenzuteilung und Trassenpreis für den eigenen Bedarf an die gleichen Regeln hält, die für Dritte gelten

b. Dritte bei Trassenplanung, Trassenzuteilung und Trassenpreis unter gleichen Bedingungen gleichbehandelt,

Art. 11b NZV

[1bis] Besteht die Einschränkung während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und führt sie zu einer Beeinträchtigung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens oder besteht die Einschränkung während mehreren Wochen nur tageweise, so muss die Infrastrukturbetreiberin die Einschränkungen den Antragstellerinnen und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten unterbreiten. Die Einschränkung ist erstmals mindestens 24 Monate und in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode zu veröffentlichen.

[2] Die Infrastrukturbetreiberin legt nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten (…)

[5] Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die ~~Eisenbahnverkehrsunternehmen~~ Anschliesser für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs und die Planung und Vorbereitung der Umleitungen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten der Planung und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen.

Art. 12b NZV

Der nicht abgeänderte Text zum Bietverfahren in Art. 12c Abs. 2 lit. a bis c NZV ist einseitig auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgelegt bzw. baut auf Art. 12c Abs. 1 NZV auf. Mit dem vorgeschlagenen Art. 12b Abs. 3 NVZ bedarf es einer Schutzklausel für den Güterverkehr, um nicht die Trassensicherung der NNP mit den Rahmenvereinbarungen zu übersteuern.

Art. 14 NZV

[2] Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Streckensperrung, so legt die Infrastrukturbetreiberin nach Rücksprache mit der Trassenvergabestelle und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang antragsberechtigten Anschliessern die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr (Notfahrplan) fest. Sie publiziert den Notfahrplan in geeigneter Weise.

[5] Führt die Ausweichstrecke über die Netze mehrerer Infrastrukturbetreiberinnen, so setzen diese einen gemeinsamen Notfallstab ein, der die Aufgaben nach den Absätzen 2-4 wahrnimmt. Die Trassenvergabestelle ~~kann~~ nimmt in der Regel im Notfallstab Einsitz ~~nehmen~~.

….

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Der sgv ist einverstanden.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Ja, was die Umsetzung der Passagierrechte anbelangt, ist der sgv einverstanden. Im Güterverkehr sind die Kundenrechte allerdings weniger gut ausgebaut. Eine Revision dieser Rechte ist deshalb ebenfalls anzugehen.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Der sgv ist einverstanden.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Der sgv ist einverstanden.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Der sgv sieht keinen weiteren Handlungsbedarf.

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Betreffend Entschädigungen für Umleitungen und Ersatzverkehre von der Schiene auf die Strasse ist eine Gleichbehandlung von Verladern und EVU wünschenswert, Art. 11b NZV wäre entsprechend zu ergänzen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Der sgv unterstützt die Position der verladenden Wirtschaft.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv

Hans-Ulrich Bigler
Direktor, Nationalrat

Dieter Kläy
Ressortleiter

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) sowie der Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV)

Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto
BLS AG
FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
PostAuto Schweiz AG
RhB Rhätische Bahn AG
SBB Schweizerische Bundesbahnen AG
SBW Stadtbus Winterthur
SOB Schweizerische Südostbahn AG
SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo AG
tpf Transport publics firbourgeois Trafic
tpg transports publics genevois
transN Transport Publics Neuchâtelois SA
VBG Verkehrsbetrieb Glatttal AG
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
Tarifverbünde Schweiz / Communautés tarifaires Suisse / Le comunità tariffarie in Svizzera
ZVV Zürcher Verkehrsverbund

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO):

Stellungnahme der BLS AG

Die nachfolgenden Ausführungen geben die konsolidierte Haltung der BLS AG, BLS Netz AG und BLS Cargo AG wider.

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   Nein.

   Obwohl die neuen Zuständigkeiten grösstenteils klar sind, ergeben sich aus unserer Sicht im Hinblick auf die Umsetzung diverse Fragen:

   TVSV, Art. 2, Buchstabe g:
   Wie soll die Überprüfung aller operativen Anordnungen der Infrastrukturbetreiberinnen sowie die Zuteilung von Trassen für Extrazüge erfolgen? Und was soll hier überprüft werden?
   TVSV, Art. 2, Buchstabe l:
   «Sie zieht den Trassenpreis und das Stornierungsentgelt im Namen und auf Rechnung der Infrastrukturbetreiberinnen ein.»
   - Die diesbezüglichen Prozesse zwischen TVS und ISB sind frühzeitig anzupassen bzw. neu zu definieren. Seitens ISB ist der Einbezug des Trassenverkaufs und Controllings zwingend notwendig.
   - Die TVS zieht bei den EVU den Trassenpreis und das Stornierungsentgelt ein. Unklar bleibt, wie erfolgt die Weiterleitung dieser Erträge an die ISB erfolgt. Werden diese an die ISB weitergeleitet oder stellt die ISB monatlich eine Rechnung an die TVS?

   Zu beachten ist ferner, dass bei der Trassenzuteilung im Jahresfahrplan Netzzugangsbewilligung und Sicherheitsbescheinigung nicht vorliegen müssen, d.h. ausländische «Third applicants» (Dritte, also kein EVU) können ebenfalls Trassen bestellen. Werden diese dann storniert, bezahlen ausländische «Third applicants» keine Mehrwertsteuer. Müsste die ISB monatlich Rechnung an die TVS stellen, dann müsste die ISB in einem solchen Fall die Mehrwertsteuer an TVS verrechnen, da das Verhältnis CH-CH besteht und nicht CH-Ausland. Unseres Erachtens wäre die Lösung mit Weiterleitung der Trassenerträge durch die TVS an die ISB die anzustrebende Lösung.

   Unklar ist aus unserer Sicht im Weiteren, nach welchen Kriterien sich der Verwaltungsrat der TVS zusammensetzt.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

JA. Zwischen der TVS V und der NZV bestehen Differenzen, die zu Unsicherheiten und langwierigen Diskussionen führen könnten, welche mit einer übereinstimmenden Auslegung verhindert werden können.

Wir ersuchen Sie daher, die nachfolgenden Punkte zu harmonisieren:

Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV)

Art 2f. Sie regelt Trassenbestellkonflikte nach Artikel 12c NZV.

NZV Art 12.c regelt die Infrastrukturbetreiberin die Konflikte. Wenn, wie in der TVS-Verordnung definiert, die TVS die Trassenbestellkonflikte regeln soll, so wurde vergessen, diesen Artikel mit der OBI-Verordnung anzupassen.

Art. 2h. Sie erklärt Strecken für überlastet…

Im NZV Art12a Abs 1 erklärt die Infrastrukturbetreiberin eine Strecke für überlastet. Wenn, wie in der TVS-Verordnung definiert, die TVS die Strecken als überlastet erklären soll, so wurde vergessen, dieser Artikel mit der OBI-Verordnung anzupassen.

Art.2i. Sie ordnet bei überlasteten Strecken nichtbauliche Massnahmen an und erklärt diese als verbindlich.

Der Artikel 12a Abs 4 wird durch die OBI-Verordnung wie oben beschrieben geändert. Sowohl in der alten wie nun in der neuen Fassung wird von …kurz- und mittelfristigen Massnahmen gesprochen. Der Hinweis auf nichtbauliche Massnahmen, ist nicht vorgesehen. Hier herrscht eine Differenz zwischen der NZV und der TVS-Verordnung.

Art. 12a Abs. 4 spricht in der OBI-Verordnung davon, dass die TVS die angeordneten Massnahmen als verbindlich erklärt werden können. In der TVS-Verordnung werden diese direkt verbindlich erklärt. Hier herrscht eine Differenz zwischen der NZV und der TVS-Verordnung.

Im Übrigen begrüssen wir die materiellen Anpassungen der NZV grundsätzlich, und bemerken dazu Folgendes:

- *Wir befürworten, dass die EVU bei länger andauernden Sperrungen mit grossen Auswirkungen frühzeitig mit einbezogen werden (Art. 11b Abs.1 bis NZV).*
  Nach mündlicher Auskunft des BAV sind mit AntragstellerInnen die im Jahresfahrplanprozess Trassen beantragende EVUs gemeint. Diese beantragt die Trassen 8 Monate vor dem Fpl-Wechsel. Wird die Einschränkung 24 bzw. 12 Monate zur Voraus veröffentlicht, sind die Antragsteller noch nicht bekannt, die ISB muss daher nach unserem Verständnis die Einschränkung in diesem Falle allen potenziellen Antragstellern unterbreiten. Dies wird administrativ aufwändig sein.
- *Wir begrüssen die neue Regelung, dass die EVU bei Einschränkungen auch die Mehrkosten für Ersatzverkehre entschädigt bekommt (Art. 11b Abs. 5).*
- *Die neue Regelung, dass die TVS einen Überblick über die Rahmenkapazität schafft (Art. 12b NZV) und analog zur Trassenvergabe, bei Konflikten vermittelt, erhöht die Diskriminierungsfreiheit in diesem Thema. Wir begrüssen diesen Weg, dass die Infrastrukturbetreiber nicht mehr alleine mit EVU's Rahmenvereinbarungen abschliessen können.*

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?
4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. In den Ausführungen zur Gütertransportverordnung unter Artikel 6a beantragen wir folgende Anpassungen, welche mit SBB Cargo abgestimmt sind:

Art. 6a GüTV
Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie:

a. sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;

b. Dritte bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleichbehandeln;

c. die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen, der Planung und Zuteilung der Ressourcen sowie die allgemeinen Grundlagen zur Bemessung der Preise publizieren.

d. (zu streichen)

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?
6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Die Mitwirkungsrechte sollten u.E. wie folgt präzisiert werden:

OBI-Verordnung, Art. 7 Abs. 2
[2]…. Die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen werden durch die Trassenvergabestelle Unternehmen, die ihr Mitwirkungsrecht nach Art. 37a EBG ausüben wollen, zugänglich gemacht.

TVSV, Art. 2, Bst. n
n. Sie gewährt Unternehmen, die ihr Mitwirkungsrecht nach Artikel 37a EBG ausüben wollen, Zugang zu den Investitionsplänen der Infrastrukturbetreiberinnen.

Begründung:
Wir unterstützen die Offenlegung der Investitionspläne für interessierte EVU's, die ihr Mitwirkungsrecht wahrnehmen wollen. Die Offenlegung sollte jedoch auf diese Zielgruppe beschränkt werden (z.B. durch Beantragung eines Logins bei der TVS). Langfristige, detaillierte Investitionspläne sind sensible Geschäftsinformationen. Deren unkommentierte, breite Veröffentlichung (z.B. Tabelle auf einer Internetplattform) kann Interessierte ohne Mitwirkungsrecht (z.B. Privatpersonen, Gemeinden, Verbände) zu falschen Schlüssen verleiten.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   Ja, mit Ergänzungen, s. Frage 8.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Ja.
   Die Railcom sollte u.E. Instrumente und Möglichkeiten erhalten, bei einem Regelverstoss oder diskriminierenden Verhalten einer Unternehmung / Partei diese entsprechend zu ahnden: Sei es in einem ersten Schritt in Form von Verwarnungen, in einem 2. Schritt mit konkreten Sanktionen bis hin zu Strafzahlungen.
   Begründung: Ohne konkrete und weiterführende Kompetenzen könnte sich die Railcom als «zahnlos» erweisen, welches nicht im Sinne aller Beteiligten wäre. Eine Weiterführung der Verstösse an die WeKo oder gerichtliche Institutionen führen meist zu langwierigen und teuren Verfahren.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Ja. In diesem Zusammenhang ist innerhalb der öV-Branche insbesondere die Frage der höheren Gewalt umstritten. Im Sinne der Übernahme bzw. des Nachvollzugs der EU-Gesetzgebung, einer einfachen und kundenorientierten Umsetzung sowie dem Potenzial für weitergehende Prozessautomatisierungen (Prozesseffizienz) unterstützt die BLS die im Vernehmlassungsentwurf vorgeschlagene Regelung, dass Entschädigungsansprüche seitens der Kundinnen und Kunden auch bei höherer Gewalt Gültigkeit haben sollten. Diese Haltung entspricht der Branchenarbeitsgruppe «nationale Fahrgastrechte». Demgegenüber spricht sich der «Strategische Ausschuss Direkter Verkehr» aus Marktüberlegungen mehrheitlich für einen Ausschluss der höheren Gewalt aus. Ungeachtet dieser Differenz halten wir fest, dass es im Sinne der Kundinnen und Kunden in jedem Fall eine national einheitliche Regelung braucht und die BLS sich dieser anschliessen wird.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Die BLS befürwortet, dass die Passagierrechte auch im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr umgesetzt werden sollen. Hier ist jedoch auf gleich lange Spiesse mit dem konzessionierten Verkehr zu achten. Die Umsetzung darf nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen – es sollen im Grundsatz die gleichen Regeln für den konzessionierten Verkehr wie den bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr gelten und angewandt werden.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Ja, innerhalb der gesetzlichen Rahmenbedingungen soll die öV-Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer selbst festlegen können. Es ist soweit möglich und sinnvoll auf eine Gleichstellung zwischen Reisenden mit Einzelfahrausweisen und Abonnementsbesitzer zu achten.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Weitere wichtige Aspekte sind in der Stellungnahme der öV-Branchenarbeitsgruppe abgebildet.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

    Ja. Die Verknüpfung von Angeboten aus dem EWLV und KV ist nicht zulässig, da dies zu einer Wettbewerbsverzerrung führen kann. Getrennte Bilanzen wären hier nicht zielführend, da die Bepreisung und Kostenzuteilung unterschiedlich gestaltet werden kann. Die «Railcom» sollte sich jedoch hier explizit einsetzen können und Möglichkeiten der Kontrolle erhalten, inkl. Verhängung von Massnahmen bzw. Sanktionen.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Questionario relativo al progetto in consultazione dell'ordinanza sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (ordinanza OIF)

Servizio di assegnazione delle tracce

1. Le competenze e i compiti del Servizio di assegnazione delle tracce sono definiti in modo sufficientemente chiaro? SI
2. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa? Considerare attentamente le condizioni d'esercizio aziendali nella conduzione/accompagnamento di studi delle tracce (ad esempio tempi di coincidenza adeguati).

Gestione di sistema

3. Ritenete sufficiente la concretizzazione delle gestioni di sistema proposta? SI
4. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa? NO

Diritti di partecipazione

1. Ritenete sufficiente la concretizzazione proposta dei diritti di partecipazione? SI
2. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa? I diritti di partecipazione devono essere orientati agli standard del settore e non devono condurre a maggiori costi per i gestori dell'infrastruttura.

Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (ribattezzata ComFerr)

3. Concordate con le modifiche di ordinanza concernenti la ComFerr? SI
4. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa? NO

Diritti dei passeggeri

5. Approvate l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico concessionario? SI; sosteniamo tuttavia l'adozione di una soluzione globale valida per l'intero settore del trasporto pubblico.
6. Approvate l'attuazione dei diritti dei passeggeri nel traffico internazionale con autobus sottoposto ad autorizzazione? SI
7. Ritenete opportuno che il settore stabilisca le condizioni di indennizzo per i titolari di abbonamento? SI, secondo il principio della parificazione di trattamento
8. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa? Miglior regolamentazione in merito a chi compete l'onere del rimborso in caso di impossibilità di terminare il viaggio da parte del viaggiatore per motivi di esercizio

Altre osservazioni

9. Avete osservazioni in merito agli altri elementi del progetto in consultazione? NO
10. Ritenete sia necessario aggiungere qualcosa? NO

matterhorn
gotthard bahn

Bundesamt für Verkehr
Mühlestrasse 6
3063 Ittigen

Brig, 7. Oktober 2019

Stellungnahme zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung) mit Fokus auf Rechte und Pflichten bei Verspätungen

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Annahme des revidierten PBG am 28.09.2018 wurde eine Erweiterung der nationalen Passagierrechte auf Basis der bestehenden europäischen Regelungen beschlossen. Das BAV hat Präzisierungen der Gesetzesnovellierung auf Verordnungsstufe vorbereitet. Die Vernehmlassung der Verordnung läuft bis 24.10.2019.

Die Matterhorn Gotthard Bahn nimmt Ihre Verantwortung als Teil der öV-Branche wahr und beteiligt sich an der Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur mit dem Fokus auf Rechte und Pflichten bei Verspätungen. Gestützt auf die Empfehlungen einer eigens eingesetzten Branchenarbeitsgruppe «Passagierrechte», mit Mitarbeit de MGBahn, bitten wir das BAV folgende Änderungswünsche und Anträge bei der Verabschiedung zur Anpassung der Verordnung zu berücksichtigen.

1. Ausschluss von Entschädigungsansprüchen bei höherer Gewalt

Die MGBahn ist mit ihrer Streckenführung durch verschiedene Alpentäler bei der Erbringung der Leistung externen unvorhersehbaren Einflüssen wie z.B. Naturereignissen ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen kann. Erleidet eine reisende Person aufgrund solcher Umstände eine Verspätung am Zielort, soll der Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden.

Antrag:

Es ist ein neuer Absatz zur Fahrpreisentschädigung in der Verordnung zur Personenbeförderung aufzunehmen:

«6 Das Unternehmen muss keine Entschädigung zahlen, wenn der Schaden auf Umständen beruht, die es nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte, bspw. Naturereignisse»

Bahnhofplatz 7 | CH-3900 Brig | Tel. +41 (0)848 642 442 | Fax +41 (0)27 927 77 79 | railcenter@mgbahn.ch | www.mgbahn.ch

2. Inkrafttreten der Passagierrechte

Die Neuregelungen der Entschädigungs- und Erstattungspflichten bei Verspätungen erfordern die Einführung neuer Prozesse und IT-Systeme sowie Ressourcenaufbau zur Abwicklung und Prüfung von Anträgen durch verspätete Reisende. Im Sinne der Einfachheit für die Reisenden und der Kosteneffizienz des Gesamtsystems wird eine gemeinsame Branchenlösung zur Umsetzung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche bei Verspätungen angestrebt. Die Realisierung der Lösung ist zeitintensiv. Zudem ist die Verfügbarkeit von Ist-Fahrplandaten über die gesamte Reisekette eine Voraussetzung für die Prüfung des Anspruchs. Diese sind heute nicht bei allen TU verfügbar. Daher ist eine Umsetzung der Passagierrechte ab 01.07.2020 nicht realisierbar. Die Branchenlösung kann frühestens zum 01.07.2021 realisiert werden

Antrag:

Es ist ein neuer Absatz zu den Inkrafttretungsbestimmungen aufzunehmen:

«3 Die folgenden Bestimmungen treten am 1. Juli 2021 in Kraft: Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung: Art. 60a, 61 und 61b VPB.»

3. Datenbearbeitung

Der Zweck der Datennutzung muss den Gesamtprozess im Kontext Passagierrechte umfassen inkl. Identifikation potenzieller Missbräuche und die Festlegung einer Obergrenze für Entschädigungen bei Abo-Besitzern. Zutreffend wird im erläuternden Bericht festgehalten, dass die Transportunternehmen bei der Abwicklung von Entschädigungsansprüchen privatrechtlich handeln und damit den datenschutzrechtlichen Bestimmungen für Private unterstehen. Zu eng ausgelegt ist indessen der Grundsatz der Zweckbindung, wenn Transportunternehmen nicht erlaubt wird, aus aufbewahrten Anträgen Rückschlüsse bezüglich der Ausrichtung von Entschädigungen zu ziehen. Das übersieht, dass es den Transportunternehmen erlaubt ist, die Anträge (bzw. die Personendaten der Reisenden) zu bearbeiten, soweit dies für die Zweckerfüllung notwendig ist, sowie missbräuchlich eingereichte Anträge abzulehnen. Es ist weder unter dem datenschutzrechtlichen Grundsatz der Verhältnismässigkeit noch – sofern den Reisenden bekannt gemacht - unter demjenigen der Transparenz zu beanstanden, wenn die Transportunternehmen Anträge speichern, um sie zur Bekämpfung von Missbräuchen auszuwerten. Um jegliche Zweifel daran auszuräumen, sollte dies so verankert werden. Eine zu enge Zweckumschreibung erschwert eine für Reisende und Branche attraktive und effiziente Umsetzung der Regelungen enorm. Der Bearbeitungszweck sollte daher die Gesamtprozesse im Kontext Passagierrechte umfassen.

Antrag:

Es ist ein neuer Artikel zur Datenbearbeitung in der Verordnung zur Personenbeförderung aufzunehmen:

«Datenbearbeitung (Art 21a und 21b PBG)
Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und zwei Jahre gespeichert. Sie dürfen zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen ausgewertet werden.»

Bahnhofplatz 7 | CH-3900 Brig | Tel. +41 (0)848 642 442 | Fax +41 (0)27 927 77 79 | railcenter@mgbahn.ch | www.mgbahn.ch

matterhorn
gotthard bahn

4. Harmonisierung der Anspruchskriterien für Erstattungen und Entschädigungen bei Verspätungen

Die Bestimmungen für die (teilweise) Erstattung des Fahrpreises (Art. 21a PBG) sind in der Verordnung zu präzisieren: Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Wir können diese unterschiedlichen Bedingungen nicht nachvollziehen. Aus Reisenden- und SBB-Sicht sind klare und konsistente Kriterien wünschenswert, analog der bestehenden EU-Verordnung EG1371/2007 Art. 16, die eine Erstattung bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten vorsieht. Anderenfalls resultiert ein erheblicher Mehraufwand bei der Antragstellung seitens Reisenden und bei der Prüfung von Anträgen seitens der Branche.

Antrag:

Es ist ein neuer Artikel zur Fahrpreiserstattung in der Verordnung zur Personenbeförderung aufzunehmen:

«Fahrpreiserstattung (Art. 8 Abs. 2 und Art. 21a PBG)
Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann.»

Vielen Dank für die Prüfung und Berücksichtigung der aufgelisteten Änderungswünsche und Anträge der Matterhorn Gotthard Bahn bezüglich der Passagierrechte mit Fokus auf die Rechte und Pflichten bei Verspätungen.

Freundliche Grüsse

Matterhorn Gotthard Bahn

Fernando Lehner
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Marco Tacchella
Mitglied der Geschäftsleitung

Bahnhofplatz 7 | CH-3900 Brig | Tel. +41 (0)848 642 442 | Fax +41 (0)27 927 77 79 | railcenter@mgbahn.ch | www.mgbahn.ch

PostAuto AG
Belpstrasse 37
3030 Bern

Telefon +41 58 341 35 61
www.postauto.ch

PostAuto, Belpstrasse 37, 3030 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
CH-3003 Bern

Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Datum 22. Oktober 2019
Ihre Nachricht
Kontaktperson Andreas Budliger
E-Mail andreas.budliger@postauto.ch
Direktwahl +41 79 308 49 50

Stellungnahme Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

In Ihrem Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie uns eingeladen, im Rahmen der oben erwähnten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr.

PostAuto fokussiert sich auf die in der Stellungnahme auf die Vorschläge zur Erweiterung der nationalen Passagierrechte und hat sich aktiv bei der Erarbeitung der Branchenstellungnahme von ch-direct engagiert. Wir unterstützen deshalb die Positionen von ch-direct.

PostAuto begrüsst, dass der Bund die Passagierrechte weiter stärken will und die öV-Benutzerinnen und öV-Benutzer bei grossen Verspätungen einen Anspruch auf Entschädigung erhalten. Folgende Grundsätze sind dabei zu berücksichtigen:

- Die Anspruchskriterien für Erstattungen und Entschädigungen bei Verspätungen müssen harmonisiert werden.
- Der Zweck der Datennutzung muss den Gesamtprozess im Kontext Passagierrechte umfassen.
- Bei höherer Gewalt soll der Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden.
- Unternehmen im bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr und konzessionierte Transportunternehmen sollen gleichbehandelt werden.

Die Branche setzt sich für eine gemeinsame Branchenlösung zur Umsetzung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche bei Verspätungen ein. Diese kann jedoch frühestens Mitte 2021 in Kraft treten.

Ausführlichere Informationen zu unseren Anmerkungen finden Sie im beigefügten Fragenkatalog.
Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

PostAuto

Christian Plüss
Leiter

PostAuto
Kommunikation

Andreas Budliger
Leiter Public Affairs

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?
2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?
4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?
6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?
8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

PostAuto begrüsst, dass der Bund die Passagierrechte weiter stärken will und die öV-Benutzerinnen und öV-Benutzer bei grossen Verspätungen einen Anspruch auf Entschädigung erhalten. Folgende Grundsätze sind dabei zu berücksichtigen:

Der Zweck der Datennutzung muss den Gesamtprozess im Kontext Passagierrechte umfassen. Mit der Aussage, wonach Anträge auf Fahrpreisentschädigung nur aus buchhalterischen Gründen aufbewahrt, aufgrund des Zwecksprinzips nicht für andere Zwecke bearbeitet werden dürfen, sind wir nicht einverstanden. Diese Einschränkung erschwert eine für Reisende und Branche attraktive und effiziente Umsetzung der Regelungen sowie die Bekämpfung von Missbrauch enorm. Es ist weder unter dem datenschutzrechtlichen Grundsatz der Verhältnismässigkeit noch – sofern den Reisenden bekannt gemacht – unter demjenigen der Transparenz zu beanstanden, wenn die Transportunternehmen Anträge speichern, um sie zur Bekämpfung von Missbräuchen auszuwerten. Der Zweck der Datennutzung muss den Gesamtprozess im Kontext Passagierrechte umfassen inkl. Identifikation potenzieller Missbräuche und Festlegung einer Obergrenze für Entschädigungen bei Abo-Besitzern.

Die Anspruchskriterien für Erstattungen und Entschädigungen bei Verspätungen müssen harmonisiert werden.
Die Bestimmungen für die (teilweise) Erstattung des Fahrpreises (Art. 21a PBG) sind in der Verordnung zu präzisieren. Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Diese unterschiedlichen Anspruchsvoraussetzungen sind nicht nachvollziehbar. Sowohl aus Sicht der Transportunternehmen als auch aus Reisenden-Sicht sind klare und konsistente Kriterien wünschenswert, analog der bestehenden EU-Verordnung EG1371/2007 Art. 16, die eine Erstattung bei Verspätung von mehr als 60 Minuten vorsieht. Anderenfalls resultiert ein erheblicher Mehraufwand bei der Antragstellung seitens der Reisenden und bei der Prüfung von Anträgen seitens der Branche.

Bei höherer Gewalt soll der Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden.
Alle Unternehmen sind bei der Leistungserbringung externen unvorhersehbaren Einflüssen, wie z.B. Naturereignissen ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen können. Kommt es aufgrund solcher Umstände zu einer Verspätung am Zielort, darf kein Anspruch auf Entschädigung bestehen. Das Unternehmen trägt selbstverständlich die Beweislast für einen solchen Umstand.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

PostAuto begrüsst, dass die Passagierrechte auch im bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr gestärkt werden. Dennoch ist die Unterscheidung von Art. 61 VPB (konzessionierter Verkehr) und Art. 61b VPB nicht nachvollziehbar. Wie die Unternehmen im bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr sind auch die konzessionierten Transportunternehmen von externen Faktoren, wie zum Beispiel Witterung oder Verkehrsunfälle, ausgesetzt.
Deshalb beantragen wir, den Art. 61b zu streichen und den Geltungsraum des Art. 61 auf den bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr auszuweiten und die Fahrpreisentschädigung im konzessionierten wie auch im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr somit gleich zu behandeln (Gleichbehandlung aller Player).

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

PostAuto begrüsst die Möglichkeit, angemessene Entschädigungsbedingungen für Abo-Besitzer festlegen zu dürfen. Die Branche sieht einen kundenfreundlichen und effizienten Ansatz zur Entschädigung von Abo-Besitzern vor. Für diesen ist die Absicherung der Datenbearbeitung erforderlich (siehe Ziffer 9).

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Die Branche setzt sich für eine gemeinsame Branchenlösung zur Umsetzung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche bei Verspätungen ein. Eine Branchenlösung ist sowohl für die Reisenden wie auch für die Transportunternehmen am einfachsten und kosteneffizientesten. Da eine Branchenlösung zur Umsetzung der Neuregelungen der Entschädigungs- und Erstattungspflicht bei Verspätungen zeitintensiv ist und die Einführung neuer Prozesse und IT-Systeme sowie Ressourcenaufbau zur

Abwicklung und Prüfung von Anträgen durch verspätete Reisenden erfordern, kann sie frühestens Mitte 2021 und nicht bereits Mitte 2020 in Kraft treten.

Die Transportunternehmen sollen gemäss Art. 21d PBG für die unmittelbaren Schäden wie Unterkunft und Verpflegung haften und gemäss Art. 61a Absatz 2b eine kostenlose Unterbringung in einem Hotel anbieten. Gemäss heutiger gelebter Praxis und CIV Art. 32 ist hier ein angemessener Umfang zu berücksichtigen.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

    Nein

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

    Nein

Rhätische Bahn
Ferrovia retica Viafier retica

Rhätische Bahn AG
Unternehmensentwicklung
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur

Telefon +41 (0)81 288 61 00
Internet www.rhb.ch

Kontaktperson Tobias Arnold
Direktwahl +41 (0)81 288 64 67
E-Mail tobias.arnold@rhb.ch

Bundesamt für Verkehr
Politik
CH-3003 Bern

Chur, 24. Oktober 2019

Stellungnahme zur Vernehmlassung «Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)»

Allegra, sehr geehrte Damen und Herren

Die Rhätische Bahn bedankt sich für die Möglichkeit zu dieser Vernehmlassung Stellung zu beziehen. Wir haben unsere Rückmeldungen direkt in den Fragekatalog zur Vernehmlassung eingefügt.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn

Dr. Renato Fasciati
Direktor

Christian Florin
Leiter Infrastruktur

Kopie: - Amt für Energie und Verkehr Graubünden, Erich Büsser, Rohanstrasse 5, 7000 Chur

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Rückmeldung Rhätische Bahn AG

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?
   Für die RhB ist nicht exakt ersichtlich, wie die Meterspurbahnen von den konkreten Verordnungen und deren Pflichten betroffen sind. Die RhB besitzt als Infrastrukturbetreiberin eine Strecke mit Dreischienengleis zwischen Chur und Ems Werk, auf welchem normalspurige Güterverkehrsleistungen produziert werden. Ob und wie die Anwendung der Verordnung auf diesen Bereich oder gar das gesamte Netz der RhB vollzogen wird, ist für uns aktuell unklar.
   Die RhB hätte bei einer Anwendung der Verordnung auf das gesamte Meterspurnetz folgende Vorbehalte:

   Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur
   Art. 7
   Die Publikation der Investitionspläne befeuert eine politische statt technische Diskussion der Investitionen. Die RhB schlägt vor, die Investitionspläne nur auf Anfrage zielgerichtet für betroffene Kreise zu veröffentlichen.

   Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998
   Art. 11b
   Aufgrund der räumlichen und betrieblichen Begrenzung des Meterspurnetzes ist aus organisatorischen Gründen die verpflichtende Terminangabe für Sperrungen zu streichen oder zu minimieren.

   Art. 14
   Aufgrund der räumlichen und betrieblichen Begrenzung des Meterspurnetzes ist aus organisatorischen Gründen auf eine Informationspflicht zuhanden der Trassevergabestelle bei Störungen und deren Behebung zu verzichten.

   Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung
   Art. 11
   Die Flughafentransfers sollen den regionalen Personenverkehr weiterhin nicht konkurrenzieren. Daher schlagen wir eine Anpassung der Formulierung zu «Bei Flughafentransfers ~~wird vermutet~~ ist sicherzustellen, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs zwingend ergänzen.» vor.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?
   Ja.
4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?
   Ja.
6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?
   Ja.
8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?
   Im Grundsatz ja.
   Die Anspruchskriterien für Erstattungen und Entschädigungen sollen eindeutig sein und lediglich das Kriterium «Verspätung von mindestens 60 Minuten» beinhalten.
   Als Gebirgsbahn möchten wir einbringen, dass höhere Gewalt entgegen der EU-Regelung explizit als Entschädigungsanspruch ausgeschlossen werden soll. Aufgrund der exponierten Infrastruktur sowie der speziellen geografischen Lage sind wir sehr stark den Naturgewalten ausgesetzt und können sowohl das Eintreten als auch die daraus entstehenden Auswirkungen trotz höchster Anstrengungen nur bedingt verhindern.
   Die Entschädigungsansprüche durch die Passagiere sollen durch eine zentrale Stelle der Branche bearbeitet werden. Dies ermöglicht die Gleichbehandlung der Kunden bei gleichen Angelegenheit und erleichtert dem Kunden die Kontaktaufnahme bei Ansprüchen.

Wir gehen davon aus, dass die erwähnte Regelung auch auf die Strecke Campocologno – Tirano angewendet wird. Sollte dies nicht der Fall sein, wären wir um eine Präzisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs im RPV froh.
Die neuen Bestimmungen sollen erst Mitte 2021 in Kraft treten, damit genug Zeit für den Aufbau der nötigen Branchenlösung bleibt.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?
Im Grundsatz ja. Wiederum stellt sich hier die Frage, ob der konzessionierte Bernina-Express-Bus von Tirano nach Lugano unter dieser Regelung fällt. Eine Präzisierung wäre auch hier hilfreich.
11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?
Ja. Es ist aus unserer Sicht hier wichtig, dass die Entschädigungshöhe möglichst für die ganze Branche harmonisiert ist. Die entsprechenden Absprachen wurden teilweise bereits getätigt.
12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
Nein.
14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?
Nein.

SBB CFF FFS

SBB Kommunikation Hilfikerstrasse 1 CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 19. September 2019

Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur: Stellungnahme der SBB.

Sehr geehrte Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zum Entwurf der Verordnungen Stellung nehmen zu können.

Wir begrüssen, dass mit dem Entwurf mehrheitlich eine schlanke und klare Umsetzung des Gesetzes über die Organisation der Bahninfrastruktur angestrebt wird. Bei folgenden Punkten schlagen wir dennoch Änderungen vor:

I. Keine systemwidrige Regulierung von Dienstleistungen des Güterverkehrs

Wir erachten Art. 6a E-GüTV als wettbewerbsfremd und im Widerspruch zum liberalisierten Markt im Schienengüterverkehr, auf dem nicht bestellte und/oder subventionierte Leistungen innerhalb des gesetzlichen Rahmens generell frei erbracht werden.

Es handelt sich dabei auch nicht um eine Konkretisierung des OBI-Gesetzes, da das Parlament darin nichts in diesem Zusammenhang beschlossen hat. Im bestehenden Gütertransportgesetz (GüTG) ist keine Delegationsnorm verankert, die einen so tiefgreifenden Eingriff in den freien Markt vorsieht, wie ihn Art. 6a E-GüTV anstrebt. Die angeführte gesetzliche Grundlage in Art. 25 Abs. 2 GüTG ist uneres Erachtens nach unzureichend. Sie ist unbestimmt formuliert und der Bezug ist mit «Gütertransport» ausserordentlich weit gefasst.

Nicht zuletzt sind zahlreiche Bestimmungen in Art. 6a E-GüTV nur mit hohem administrativem Aufwand und Komplexitätssteigerungen praktikabel in operative Prozesse umsetzbar und somit nicht geeignet, den Schienengüterverkehr zu stärken.

Falls an einer Regulierung festgehalten werden sollte, sollte der von den Güterbahnen des VöV gemeinsam erarbeitete Branchenvorschlag übernommen werden.

Ersatzlose Streichung von Art. 6a E-GüTV.

Eventualantrag

Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie:

SBB AG
Kommunikation
Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern 65
Mobil +41 79 506 66 20
meier.bernhard@sbb.ch

(…)
c. die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen*, der Planung und Zuteilung der Ressourcen ~~und des Verfahrens~~* sowie die *allgemeinen Grundlagen zur Bemessung der* Preise publizieren;
~~d. die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmenvereinbarungen, publizieren.~~

II. Praxisorientierte Mitwirkungsrechte

Die Mitwirkungsrechte dürfen bei der Infrastrukturbetreiberin (ISB) nicht zu grossem Mehraufwand führen und keine Verzögerungen bei Investitionen zur Folge haben. Andernfalls entstehende Mehrkosten reduzieren die Effizienz der Bahninfrastruktur und sind deshalb auch nicht im Interesse des Bundes und der Kunden.

Art. 24 Abs. 5 E-KPFV sieht vor, dass Unternehmen ihre von der ISB nicht berücksichtigten Anliegen dem BAV zum Entscheid unterbreiten können. Nicht festgelegt ist, nach welchen Kriterien das BAV entscheidet. Für die ISB besteht somit das Risiko von Planungsunsicherheit, z.B. wenn das BAV neue Beurteilungskriterien einführt oder Entscheide fällt, die Auswirkungen auf bereits genehmigte Projekte haben.

Bei der Umsetzung der Mitwirkungsrechte ist sicherzustellen, dass auf bestehende Prozesse, Instrumente und Gefässe im Zusammenhang mit der Leistungsvereinbarung (LV) zurückgegriffen wird, um parallele Strukturen und damit Ineffizienzen zu vermeiden. Viele dieser bestehenden Modalitäten sind in den Muster-LV und im Branchenstandard «Finanzielle Führung und Controlling LV» des VöV in Zusammenarbeit mit dem BAV festgehalten worden.

Änderung von Art. 24 Abs. 5 E-KPFV:

[5] Die Unternehmen können ihre von der Infrastrukturbetreiberin nicht berücksichtigten Anliegen dem BAV zum Entscheid unterbreiten. Das BAV entscheidet *mit Begründung* endgültig *und berücksichtigt dabei bereits erteilte Genehmigungen*.

Ergänzung von Art. 24 E-KPFV:

[7] Bei der operativen und prozessualen Umsetzung der Mitwirkungsrechte gemäss Art. 37a Abs. 1 EBG werden bestehende Regelungen zur Mitwirkung der EVU und zur Aufbereitung von Investitionsplänen berücksichtigt, insbesondere die Bestimmungen aus den Muster-Leistungsvereinbarungen und dem Branchenstandard 'Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarung'.

III. Keine ex-ante Kontrolle der Verträge mit dem BAV

Art. 37a Abs.1 E-KPFV sieht vor, dass das BAV den Vertrag über Systemaufgaben vor Unterzeichnung der RailCom zur Stellungnahme zustellt. Somit würde die RailCom bereits *ex-ante* bei der Ausgestaltung des Vertrages obligatorisch einbezogen.

Dies widerspricht der Botschaft zum OBI-Gesetz, wonach die RailCom *ex-post* bei Streitigkeiten zwischen einem Systemführer und einem betroffenen TU angerufen werden kann. Dabei beschränken sich die Überprüfungsbefugnisse auf jene Aspekte, die nicht im Rahmen des Vertrages zwischen dem BAV und dem Systemführer geregelt werden.

Streichung von Art. 37a Abs. 1 E-KPFV.

IV. Schutz der Investitionspläne

Art. 7 Abs. 2 E-KPFV und Art. 2 Bst. n Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVS) implizieren, dass Investitionspläne jedem zugänglich sein sollen. Dies ist im OBI-Gesetz nicht vorgesehen und widerspricht sogar der Botschaft zu diesem: «Deshalb soll die TVS in Zukunft eine elektronische Plattform einrichten, auf der die mittelfristigen Investitionspläne der ISB aufgeschaltet werden. Sie ist *nur* den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich. Die Zugriffsrechte auf diese Plattform werden fallweise erteilt und periodisch überprüft.»

Änderung von Art. 7 Abs. 2 E-KPFV:

[2] Die Leistungsvereinbarungen und die Netzzustandsberichte werden durch das BAV öffentlich zugänglich gemacht~~, d~~*. D*ie Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen *werden* durch die Trassenvergabestelle *den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich gemacht*.

Änderung von Art. 2 Bst n des Entwurfs der Verordnung über die Trassenvergabestelle:

n. Sie ~~*publiziert*~~ *macht* die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen *den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich*.

V. Praxisorientierte Passagierrechte

Die Unternehmen handeln bei der Abwicklung von Entschädigungsansprüchen privatrechtlich und unterstehen dabei den datenschutzrechtlichen Bestimmungen für Private. Der erläuternde Bericht legt dabei den Grundsatz der Zweckbindung der Datenbearbeitung zu eng aus, wenn nicht erlaubt sein soll, aus aufbewahrten Anträgen Rückschlüsse auf die Ausrichtung von Entschädigungen zu ziehen. Dies übersieht, dass es den Unternehmen erlaubt ist, Personendaten der Reisenden zu bearbeiten, soweit dies für die Zweckerfüllung notwendig ist. Es ist weder unter dem datenschutzrechtlichen Grundsatz der Verhältnismässigkeit noch – sofern den Reisenden bekannt gemacht – unter demjenigen der Transparenz zu beanstanden, wenn die Unternehmen Anträge zur Missbrauchsbekämpfung speichern.

Art. 21a PBG gibt Anspruch auf (teilweise) Erstattung des Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern der Reisende glaubhaft machen kann, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Art. 61 E-VPB gibt Anspruch auf Entschädigung, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Diese unterschiedlichen Voraussetzungen sind nicht nachvollziehbar. Die Praxis benötigt klare und konsistente Kriterien.

Alle Unternehmen sind bei der Leistungserbringung externen unvorhersehbaren Einflüssen, wie z.B. Naturereignissen, ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen können. Kommt es aufgrund solcher Umstände zu einer Verspätung am Zielort, darf kein Anspruch auf Entschädigung bestehen. Die Eisenbahn muss mit anderen Verkehrsträgern, die bei höherer Gewalt nicht haften, gleichgestellt sein. In der EU wird derzeit ein Vorschlag beraten, der dies sicherstellen soll. Die Schweiz sollte nicht in die entgegengesetzte Richtung gehen.

Für die Einfachheit für die Reisenden und die Kosteneffizienz des Gesamtsystems wird eine gemeinsame Branchenlösung zur Umsetzung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche angestrebt. Die Realisierung einer adäquaten IT-Branchenlösung ist zeitintensiv und kann frühestens bis zum 1. Juli 2021 erfolgen.

Ergänzung der E-VPB um zwei neue Artikel:

Datenbearbeitung (Art 21a und 21b PBG)

Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und zwei Jahre gespeichert. Sie dürfen ausgewertet werden zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen.

Fahrpreiserstattung (Art. 8 Abs. 2 und Art. 21a PBG)

Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann.

Ergänzung von Art. 61 E-VPB:

[6] Das Unternehmen muss keine Entschädigung zahlen, wenn es beweist, dass der Schaden auf ein Verschulden der reisenden Person zurückzuführen ist oder auf Umständen beruht, die es nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte.

Ergänzung von Ziffer II. E-OBI-VO:

[3] Die folgenden Bestimmungen treten am 1. Juli 2021 in Kraft: Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung: Art. 60a, 61 und 61b VPB.

Weitere Änderungsanträge finden Sie in der Beilage, die sämtliche Vorschläge der SBB enthält.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen Bernhard Meier (meier.bernhard@sbb.ch) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Jacques Boschung
Mitglied der Konzernleitung
Leiter Infrastruktur

Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und Regulation

Beilagen: Antworten SBB zum Fragenkatalog
Fahne mit systematischer Darstellung aller Änderungsanträge

Kopie per E-Mail an:
- Guido Vasella, GS UVEK, guido.vasella@gs-uvek.admin.ch
- Frank Schley, EFV, frank.schley@efv.admin.ch

SBB CFF FFS Cargo

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Olten, 22. Oktober 2018

Aktualisierung zur Stellungnahme der SBB in der Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur vom 19. September 2019

Sehr geehrte Damen und Herren

In ihrer Stellungnahme vom 19.09.2019 sind die SBB davon ausgegangen, dass es sich in Art. 6a E-GüTV bei «Dritten» nur um alternative Anbieter von Leistungen handeln kann, die im Artikel einleitend definiert sind. Nun haben Diskussionen mit anderen Interessierten ergeben, dass deutlich breiter gefasste Interpretationen der möglichen Anspruchsberechtigten bestehen. Eine Ausweitung auf andere Personen, wie z.B. Anschlussgleisbesitzer, Terminalbetreiber, Versender, Empfänger, Frachtzahler oder Kunden wäre einmalig in der schweizerischen Wirtschaftsordnung und würde derart tief in den Markt eingreifen, dass deren Folgen nicht mehr absehbar sind. Es würde sich eine unüberblickbare Anzahl an direkten Anspruchsberechtigten ergeben, die für sich gleiche Preise, gleiche Berücksichtigung bei der Ressourcenallokation etc. beanspruchen könnten. Damit würden die Wettbewerbskräfte ausgeschaltet, die Organisation der Anbieter gelähmt und faktisch eine umfassende Preiskontrolle eingeführt. Ausserdem ist nicht vorstellbar, wie bei einer derart weiten Auslegung die Einhaltung der Verordnung marktgerecht und effizient überwacht werden könnte.

Art. 6a E-GüTV lehnt sich im Wortlaut an den bestehenden Art. 6 GüTV an, was vorliegend – je nach Auslegung - zu falschen Ergebnissen führen kann. Art. 6a E-GüTV stellt Regel für Dienstleistungen in einem freien Markt auf, in welchem ausreichend Wiederverkäufer (alternative Anbieter) tätig sind, wogegen Art. 6 GüTV richtigerweise den Zugang zur Infrastruktur regelt. Für Anschlussgleise und Terminals gibt es in der Regel nur beschränkt alternative Anbieter, weil es sich um lokal verankerte Infrastrukturbestandteile handelt. Regelungsbereich von Art. 6a E-GüTV ist dagegen ein Dienstleistungsmarkt, bei dem nachgefragte Leistung von beliebigen

SBB Cargo AG
Recht & Compliance
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten
daniel.luetzelschwab@sbbcargo.com, Mobile: +4179 503 84 68
www.sbbcargo.com

anderen Anbietern erbracht werden können. Aus Sicht des Wettbewerbs ist damit eine Einschränkung des Diskriminierungsverbots auf alternative Anbieter – wenn überhaupt - die einzig sinnvolle Lösung. Somit würden für Konkurrenten Anreize bestehen, eigene Dienstleistungen in diesen Bereichen anzubieten oder alternative Produktionskonzepte zu erarbeiten, was zum gewünschten Preiswettbewerb führen würde. Tiefere Einschnitte in den Markt wären jedoch weder sinnvoll noch verhältnismässig.

Entsprechend regen wir an, die in Art. 6a E-GüTV aufgeführten Publikationspflichten auf die alternativen Anbieter zu beschränken und keine allgemeine Publikationspflicht für alle Interessierten einzuführen. Dies auch aus folgendem Grund: Die Publikationspflicht, resp. die Auskunft auf Anfrage Dritter, würde es der Strasse ermöglichen, sich in der Preisbildung einfach und effektiv an den Tarifen der Schiene auszurichten und so die Schiene mit ungleichen Mitteln anzugreifen, was der Verlagerungspolitik zuwiderläuft. Selbstverständlich hätte auch die Aufsichtsbehörde im Rahmen ihrer Überwachungsfunktion Zugang zu den entsprechenden Informationen.

Um allfälligen Missverständnissen von Anfang an zu begegnen, möchten wir deshalb anregen, den Begriff «**Dritte**» durch «**andere Anbieter**» - wie nachfolgenden anhand des Eventualantrages der SBB aufgezeigt - zu ersetzen. Dies entspräche auch der Terminologie, wie sie im Fernmeldegesetz und den entsprechenden Ausführungsverordnungen verwendet wird.

Präzisierter Eventualantrag:

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

Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie:

a. sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für *andere Anbieter ~~Dritte~~* gelten;

b. *andere Anbieter ~~Dritte~~* bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleichbehandeln;

c. *die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen,* ***der Planung und Zuteilung der Ressourcen ~~und des Verfahrens~~*** *sowie die* ***allgemeinen Grundlagen zur Bemessung*** *Preise publizieren;*

~~d. die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmenvereinbarungen, publizieren.~~

Ungeachtet dieser Präzisierung halten die SBB uneingeschränkt an ihrer Stellungahme vom 19.09.2019 und dem Hauptantrag zur Streichung des Art. 6a E-GüTV fest, weil er weder den intramodalen noch den intermodalen Wettbewerb zu stärken vermag. Vielmehr befürchten wir,

dass damit die Kosten des Schienengüterverkehrs gegenüber der Strasse steigen werden und eine Rückverlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Strasse stattfinden könnte.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Daniel Lützelschwab
Leiter Recht & Compliance SBB Cargo

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   Grundsätzlich erachten wir die Zuständigkeiten und Aufgaben der Trassenvergabestelle als ausreichend klar definiert. Wir sehen jedoch folgenden Anpassungsbedarf:

   Inkrafttreten

   Wir begrüssen, dass die Verordnung über die Trassenvergabestelle – und damit unter anderem die Anpassung zum Inkasso des Trassenpreises – auf den 1. Januar 2021 in Kraft tritt. Auf dieses Datum treten auch die Trassenpreisanpassungen 2021 in Kraft. Somit können beide Anpassungen gleichzeitig umgesetzt werden, was die Nutzung von Synergien ermöglicht.

   Das Inkrafttreten der Verordnung über die Trassenvergabestelle auf den 1. Januar 2021 erfordert jedoch, dass auch Art. 24 KPFV zur Mitwirkung bei Investitionsplänen erst auf den 1. Januar 2021 in Kraft gesetzt wird. Voraussetzung für diese Mitwirkung ist nämlich, dass die TVS die Investitionspläne für die beteiligten Akteure zugänglich macht. Diese Aufgabe hat die TVS jedoch erst mit Inkraftsetzung der Verordnung über die Trassenvergabestelle, also ab 1. Januar 2021.

   Zudem kann die Mitwirkung bei Investitionsplänen auch aus praktischer Sicht erst auf den 1. Januar 2021 umgesetzt werden, denn wie in der Botschaft zum OBI-Gesetz erwähnt, muss die Branche noch verschiedene Detailfragen zu Inhalt und Prozess der Mitwirkung regeln. Dies kann die Branche sinnvollerweise erst dann tun, wenn die definitive Verordnung vorliegt, was wahrscheinlich erst im Verlauf des Jahres 2020 sein wird. Somit ist ein Inkrafttreten auf den 1. Juli 2020 nicht realistisch.

   Ergänzung von Ziffer II. Abs. 2 E-OBI-VO:
   Die folgenden Bestimmungen treten am 1. Januar 2021 in Kraft
   […]
   d. Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (Ziffer I.3): Art. 24 Sachüberschrift und Abs. 4-6

   Aufgaben der Trassenvergabestelle

   Art. 2 Bst. n des Entwurfs der Verordnung über die Trassenvergabestelle lautet: «Sie publiziert die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen». Diese Bestimmung ist in Zusammenhang mit Art. 7 Abs. 2 E-KPFV zu sehen: «Die Leistungsvereinbarungen und die Netzzustandsberichte werden durch das BAV öffentlich zugänglich gemacht, die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen durch die Trassenvergabestelle». Beide Bestimmungen implizieren, dass die Investitionspläne jeder interessierten Person zugänglich gemacht werden sollen. Dies ist im OBI-Gesetz nicht vorgesehen und steht sogar im Widerspruch zur Botschaft zum OBI-Gesetz: «Deshalb soll die TVS in Zukunft eine elektronische Plattform einrichten, auf der die mittelfristigen Investitionspläne der ISB aufgeschaltet werden. Sie ist nur den betroffenen EVU, den An-

schliessern und der RailCom zugänglich. Die Zugriffsrechte auf diese Plattform werden fallweise erteilt und periodisch überprüft.»

Änderung von Art. 7 Abs. 2 E-KPFV:
Die Leistungsvereinbarungen und die Netzzustandsberichte werden durch das BAV öffentlich zugänglich gemacht~~, d. D~~ie Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen ***werden*** durch die Trassenvergabestelle ***den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich gemacht.***

Änderung von Art. 2 Bst. n E-TVSV:
Die Trassenvergabestelle hat insbesondere folgende Aufgaben:
[…]
n. Sie ~~***publiziert***~~ ***macht*** die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen ***den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich*.**

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

   Wir erachten die Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass bereits in vielen heutigen Systemführungsverträgen verschiedene Mitwirkungsgefässe, z.B. Management Boards, enthalten sind. Bei der Umsetzung der Bestimmungen zu den Systemführerschaften aus dem OBI-Gesetz und der OBI-Verordnung ist sicherzustellen, dass möglichst stark auf den Prozessen, Instrumenten und Gefässen der bestehenden Systemführungsverträge aufgebaut wird.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Art. 37a Abs.1 E-KPFV sieht vor, dass das BAV den Vertrag über Systemaufgaben vor Unterzeichnung der RailCom zur Stellungnahme zustellt, damit sich die RailCom insbesondere zur diskriminierungsfreien Ausgestaltung des Vertrages äussert. Somit würde die RailCom bereits ex-ante bei Ausgestaltung des Vertrages obligatorisch miteinbezogen werden.

   Dies steht im Widerspruch zur Botschaft zum OBI-Gesetz, wonach die RailCom *ex-post* bei Streitigkeiten zwischen einem Systemführer und einem betroffenen Unternehmen angerufen werden kann. Dabei beschränken sich die Überprüfungsbefugnisse auf jene Aspekte, die nicht im Rahmen des eigentlichen Vertrages zwischen dem BAV und dem Systemführer geregelt werden.

Streichung von Art. 37a Abs. 1 E-KPFV.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Bei der Konkretisierung der Mitwirkungsrechte ist darauf zu achten, dass die Mitwirkungsrechte bei den ISB nicht zu zu grossem Mehraufwand führen und keine Verzögerungen bei Investitionen zur Folge haben. Andernfalls entstehende Mehrkosten reduzieren die Effizienz der Bahninfrastruktur und sind deshalb nicht im Interesse des Bundes, der ISB und der Kunden des öffentlichen Verkehrs.

Bereits heute finden in der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung Gespräche zwischen EVU, ISB und Dritten statt und die ISB müssen im Rahmen des LV-Controlling auch Rechenschaft über den Einbezug der EVU ablegen. Ebenfalls bereiten die ISB bereits heute umfangreiche Listen mit Investitionsprojekten für das BAV auf, insbesondere im Zusammenhang mit der Vorbereitung und dem Controlling der Leistungsvereinbarung.

Bei der Umsetzung der Mitwirkungsrechte ist sicherzustellen, dass auf diese bestehenden Prozesse, Instrumente und Gefässe im Zusammenhang mit der Leistungsvereinbarung zurückgegriffen wird, um parallele Strukturen und damit Ineffizienzen zu vermeiden. Viele dieser bestehenden Modalitäten sind in den Muster-LV und seit Kurzem im Branchenstandard «Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarung» des VöV in Zusammenarbeit mit dem BAV festgehalten. Im Branchenstandard wurden zum Beispiel Standards zur Struktur der Investitionspläne festgehalten. In der Muster-LV des BAV ist zum Beispiel vorgesehen, dass die ISB alle zwei Jahre Bericht erstatten müssen über den Einbezug der EVU. Dies hat sich bewährt und es macht deshalb Sinn, diese Kadenz auch für die Mitwirkung nach Art. 37a E-EBG zu übernehmen. Zudem ist eine Mitwirkung alle zwei Jahre – und somit in der Halbzeit der LV – eine sinnvolle Kadenz, um ein Gleichgewicht zwischen Mitsprache für die EVU und Planungssicherheit für die ISB zu schaffen.

Ergänzung von Art. 24 E-KPFV:

[7] Bei der operativen und prozessualen Umsetzung der Mitwirkungsrechte gemäss Art. 37a Abs. 1 EBG werden bestehende Regelungen zur Mitwirkung der EVU und zur Aufbereitung von Investitionsplänen berücksichtigt, insbesondere die Bestimmungen aus den Muster-Leistungsvereinbarungen und dem Branchenstandard 'Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarung'.

Art. 24 Abs. 5 E-KPFV sieht vor, dass die Unternehmen ihre von der ISB nicht berücksichtigten Anliegen dem BAV zum Entscheid unterbreiten können. Weder aus der Botschaft zum OBI-Gesetz noch aus den Erläuterungen zur OBI-Verordnung geht hervor, nach welchen Kriterien das BAV entscheidet. Für die ISB besteht somit das Risiko von Planungsunsicherheit, z.B. wenn das BAV neue Kriterien zur Beurteilung von Anliegen einführt oder Entscheide fällt, die Auswirkungen auf bereits genehmigte Projekte haben. Es ist sicherzustellen, dass das BAV seine Entscheidungen begründet und unter Berücksichtigung von bereits ausgesprochenen Genehmigungen fällt.

Änderung von Art. 24 Abs. 5 E-KPFV:

[5] Die Unternehmen können ihre von der Infrastrukturbetreiberin nicht berücksichtigten Anliegen dem BAV zum Entscheid unterbreiten. Das BAV entscheidet ***mit Begründung*** endgültig ***und berücksichtigt dabei bereits erteilte Genehmigungen.***

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   Art. 24 Abs. 6 E-KPFV besagt, dass die RailCom «*endgültig»* entscheidet betreffend Verletzungen des Mitwirkungsrechts. Art. 40a^{octies} E-EBG hält jedoch fest, dass gegen Entscheide der RailCom Beschwerde geführt werden kann. Es findet sich keine Begründung in den Erläuterungen, warum gerade bei Entscheiden der RailCom zum Mitwirkungsrecht durch Verordnung eine Ausnahme von diesem gesetzlichen Grundsatz gemacht werden soll und kann.

Änderung von Art. 24 Abs. 6 E-KPFV:

Bei Streitigkeiten betreffend Verletzungen des Mitwirkungsrechts ist die inhaltliche Prüfung der Investitionsvorhaben ausgeschlossen. ~~***Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) entscheidet endgültig***~~***.***

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

   Wir sind immer bestrebt, für Passagiere die bestmögliche Dienstleistung zu erbringen. Bereits heute bieten wir bei Verspätungen von mindestens 60 Minuten auf freiwilliger Basis Sorry-Bons an. Die neuen gesetzlichen Bestimmungen garantieren Reisenden bei allen KTU dieselben Rechte auf Fahrpreisentschädigung. Für die Umsetzung streben wir kundefreundliche und einfache Prozesse an, die den Gesamtkontext im öV berücksichtigen. Die vorgeschlagene Verordnung resp. die ergänzenden Ausführungen im erläuternden Bericht erschweren teilweise eine einfache Umsetzung.
   Mit der Aussage, wonach Anträge auf Fahrpreisentschädigung nur aus buchhalterischen Gründen aufbewahrt, aufgrund des Zweckbindungsprinzips jedoch nicht für andere Zwecke bearbeitet werden dürfen, sind wir nicht einverstanden. Es wäre den KTU nicht erlaubt, aus den aufbewahrten Anträgen Rückschlüsse bezüglich der Ausrichtung von Entschädigungen ziehen. Diese Einschränkung erschwert eine für Reisende und Branche attraktive und effiziente Umsetzung der Regelungen sowie die Bekämpfung von Missbrauch enorm. Die Zweckbindung sollte daher die Gesamtprozesse im Kontext Passagierrechte umfassen.

Ergänzung der E-VPB um einen neuen Artikel:

Datenbearbeitung (Art 21a und 21b PBG)

Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und zwei Jahre gespeichert. Sie dürfen ausgewertet werden zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen.

Nicht nachvollziehbar sind unterschiedliche Anspruchsvoraussetzungen für Erstattungen (Art. 21a PBG, Glaubhaftmachung der Nicht-Erfüllung des Zwecks der Reise) und Entschädigungen (Art. 21b PBG und Art. 61 VPB, Dauer der Verspätung von mind. 60 Minuten). Auch aus Sicht der Reisenden sind klare Anspruchskriterien wünschenswert, wie sie in den EU-Regelungen existieren (ausschlaggebend ist immer die Dauer der (zu erwartenden) Verspätung). Die vorgeschlagenen Unterscheidungen bergen zudem grosses Potenzial für Missbrauch (Erstattungsanträge trotz durchgeführter Reise). Die Anspruchsvoraussetzungen müssen harmonisiert werden.

Ergänzung der E-VPB um einen neuen Artikel:

Fahrpreiserstattung (Art. 8 Abs. 2 und Art. 21a PBG)

Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann.

Alle Unternehmen sind bei der Leistungserbringung externen unvorhersehbaren Einflüssen, wie z.B. Naturereignissen ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen können. Kommt es aufgrund solcher Umstände zu einer Verspätung am Zielort, darf kein Anspruch auf Entschädigung bestehen. Die Eisenbahn muss mit anderen Verkehrsträgern, die bei höherer Gewalt nicht haften, gleichgestellt sein. In der EU wird derzeit ein Vorschlag beraten, der dies sicherstellen soll. Die Schweiz sollte nicht in die entgegengesetzte Richtung gehen. Das Unternehmen trägt selbstverständlich die Beweislast für einen solchen Umstand.

Ergänzung von Art. 61 E-VPB:

[6] Das Unternehmen muss keine Entschädigung zahlen, wenn es beweist, dass der Schaden auf ein Verschulden der reisenden Person zurückzuführen ist oder auf Umständen beruht, die es nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

    Wir begrüssen, dass die Rechte der Reisenden auch auf der Strasse gestärkt werden. Die vorgeschlagene Ungleichbehandlung zwischen Strasse und Schiene lehnen wir aber ab. Die speziellen Regelungen werden damit begründet, dass die Ankunftszeit von Fernbussen von äusseren Faktoren abhängig sei (wie z.B. Witterung oder Verkehrsunfälle). Diesen Einflüssen sind auch die KTU ausgesetzt. Hier schliessen die gleichen Faktoren (höhere Gewalt) jedoch explizit den Anspruch auf Fahrpreisentschädigungen nicht aus. Auch deshalb ist Art. 61 E-VPB um einen neuen Absatz zu ergänzen (siehe Ziffer 9 a.E.).

Änderung von Art. 61a E-VPB:

[1] Bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft im konzessionierten Verkehr und im bewilligten grenzüberschreitenden ~~***Eisenbahnv***~~ ***V***erkehr muss das Unternehmen die Reisenden umgehend über die Situation und die geschätzte Abfahrts- oder Ankunftszeit informieren.

[2a] …, sofern sie im ~~***Zug***~~ ***Transportgefäss*** oder im Bahnhof …

(…)

3 Ist ~~***der Zug***~~ ***das Transportgefäss*** auf der Strecke…

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

    Wir begrüssen die Möglichkeit für die Branche, angemessenen Entschädigungsbedingungen für Abo-Besitzer festlegen zu dürfen. Die Branche sieht einen kundenfreundlichen und effizienten Ansatz zur Entschädigung von Abo-Besitzern vor. Für diesen ist die Absicherung der Datenbearbeitung erforderlich (siehe Ziffer 9)

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

    Die Umsetzung der Passagierrechte zu den Fahrpreiserstattungen und -entschädigungen ist frühestens ab Mitte 2021 realisierbar. Für die Umsetzung wird eine gemeinsame Branchenlösung angestrebt. Diese erfordert den Aufbau neuer Prozesse und Systeme und benötigt eine entsprechende Vorlaufzeit.

Ergänzung von Ziffer II. E-OBI-VO der Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur:

[3] Die folgenden Bestimmungen treten am 1. Juli 2021 in Kraft: Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung: Art. 60a, 61 und 61b VPB.

Gemäss Art. 21d PBG sollen die Unternehmen für die unmittelbaren Schäden wie Unterkunft und Verpflegung haften und gemäss Art 61a Abs. 2b eine kostenlose Unterbringung in einem Hotel anbieten. Gemäss heutiger Praxis und Art. 32 CIV ist auch hier die Angemessenheit zu berücksichtigen.

Änderung von Art. 61a E-VPB:

[2b] die ***angemessene*** Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft…

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

    1. Art. 6a Gütertransportverordnung (GüTV): Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene

    Wir erachten Art. 6a E-GüTV als wettbewerbsfremd und im Widerspruch zum liberalisierten Markt im Schienengüterverkehr, auf dem nicht bestellte und/oder subventionierte Leistungen innerhalb des gesetzlichen Rahmens generell frei erbracht werden.

    Es handelt sich dabei auch nicht um eine Konkretisierung des OBI-Gesetzes, da das Parlament darin nichts in diesem Zusammenhang beschlossen hat. Im Gütertransportgesetz (GüTG) ist keine Delegationsnorm verankert, die einen so tiefgreifenden Eingriff in den freien Markt vor-

sieht, wie ihn Art. 6a E-GüTV anstrebt. Die angeführte gesetzliche Grundlage in Art. 25 Abs. 2 GüTG ist uneres Erachtens nach unzureichend. Sie ist unbestimmt formuliert und der Bezug ist mit «Gütertransport» ausserordentlich weit gefasst.

Nicht zuletzt sind zahlreiche Bestimmungen in Art. 6a E-GüTV nur mit hohem administrativem Aufwand und Komplexitätssteigerungen praktikabel in operative Prozesse umsetzbar und somit nicht geeignet, den Schienengüterverkehr zu stärken.

Die Güterbahnen haben gemeinsam eine praktikable Lösung als Branchenvorschlag erarbeitet. Falls ein neuer Art. 6a GüTV implementiert werden soll, ist nachstehender Eventualantrag zu übernehmen.

Ersatzlose Streichung von Art. 6a E-GüTV.

Eventualantrag

Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie:

a. sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;

b. Dritte bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleichbehandeln;

c. die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen, ***der Planung und Zuteilung der Ressourcen*** ~~***und des Verfahrens***~~ *sowie die* ***allgemeinen Grundlagen zur Bemessung der*** *Preise publizieren;*

~~***d. die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmenvereinbarungen, publizieren.***~~

2. Eisenbahn-Netzzugangsverordnung

Umsetzung des Annex VII der EU-Richtlinie 2012/34/EU

Art. 11 Abs 1bis E-NZV entspricht einer vereinfachten Anwendung einiger Elemente des Annex VII der EU-Richtlinie 2012/34/EU zu Temporary Capacity Restrictions. Mit dieser Umsetzung sind wir einverstanden. Es stellt sich allerdings die Frage, ob der Verordnungsgeber beabsichtigt, auch die anderen Elemente des Annex VII der EU-Richtlinie 2012/34/EU in der Schweiz umzusetzen. Sollte dies der Fall sein, dann sollten auch diese weiteren Elemente in die NZV aufgenommen werden, damit die ISB diesbezüglich Planungs- und Rechtssicherheit haben.

Rahmenvereinbarungen

In Art. 12b Abs. 1 E-NZV wird der Begriff «Rahmenkapazität» verwendet. Dieser Begriff ist nicht passend, weil sowohl die bereits zugeteilten Kapazitäten, die Anzahl Trassen wie auch die voraussichtlich noch verfügbare Kapazität dargestellt werden sollen. Heute wird der Begriff «Rahmenkapazität» jedoch nur für die noch zur Verfügung stehende Kapazität (im Sinne einer Restkapazität) verwendet. Anstelle von «Rahmenkapazität» soll der Begriff «Gesamtkapazität für den Verkehr» verwendet werden, denn dieser Begriff umfasst sowohl die bereits zugeteilte Kapazität, die Anzahl Trassen wie auch die noch verfügbare Kapazität für den Verkehr.

Änderung von Art. 12b Abs. 1 E-NZV:

[1] Die Trassenvergabestelle erstellt einen Überblick über die zugewiesene ~~***Rahmenkapazität***~~ ***Gesamtkapazität für den Verkehr, welche die folgenden Angaben enthält***

In Art. 12b Abs. 5 E-NZV sind Rahmenvereinbarungen für höchstens zehn Jahre vorgesehen. Dabei gilt es sicherzustellen, dass Rahmenvereinbarungen mit dem laufenden «Redesign of the International Timetabling Process (TTR)» unter der Federführung von RailNetEurope kompatibel sind. Eine wesentliche Neuerung im Rahmen von TTR ist die Einführung von «Rolling Planning», welche Trassen für maximal 36 Monate vorsieht. Dies muss die Trassenvergabestelle bei der Genehmigung von Rahmenvereinbarungen berücksichtigen.

In Art. 12b Abs. 7 E-NZV wird die Koordination von Rahmenvereinbarungen für grenzüberschreitende Trassen geregelt. Wir weisen darauf hin, dass die Netzbetreiber in den Nachbarländern keine Rahmenvereinbarungen mehr ausstellen, weil im Rahmen von TTR die Einführung von «Rolling Planning» vorgesehen ist.

3. Fahrplanverordnung

Es ist klarzustellen, dass die Besteller nur den Regionalverkehr bestellen.

Damit Inputs aus der Fahrplanvernehmlassung per Fahrplanwechsel noch umgesetzt werden können, muss der Fahrplanentwurf im April zur Verfügung stehen. Der Fahrplanentwurf bildet die Grundlage für die Vernehmlassung.

Änderung von Art. 5 des Entwurfs der Fahrplanverordnung:

Nach dem Entscheid der Besteller, welche ***Regionalverkehrs-***Angebote in den Fahrplan aufgenommen werden, und ***dem Trassenantrag der Unternehmen*** ~~***der provisorischen Trassenzuteilung durch die Trassenvergabestelle nach der NZV***~~ erstellen die Unternehmen für die Linien des Fern- und Regionalverkehrs einen Fahrplan-Entwurf.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

1. Art. 46a, 46b EBV (neu)

Die SBB ist vermehrt damit konfrontiert, dass Fahrzeuge auf P+Rail-Anlagen abgestellt werden, ohne den dafür vorgesehenen Parktarif zu entrichten. Von der SBB ausgestellte Aufwandentschädigungen bleiben in vielen Fällen unbeachtet. Das Gesetz sieht für Privatanlagen oder Anlagen im Verwaltungsvermögen den Erlass von gerichtlichen Verboten gemäss Art. 258 ff. ZPO vor, deren Missachtung mit Busse bedroht ist. Dieses Instrument kann jedoch bei öffentlichen Sachen im Gemeingebrauch wie P+Rail-Anlagen gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung (siehe Urteil 6B_116/2011 vom 18. Juli 2011) und gemäss der Botschaft zu einer Änderung des Strassentransportunternehmens- und des Verkehrsstrafrechts vom 4.9.2013 (siehe Kommentar zu Art. 23 EBG auf S. 7212) nicht zur Anwendung kommen. Zur rechtlichen Hürde kommt hinzu, dass immer mehr Fahrzeughalter ihre Halterdaten bei den Strassenverkehrsämtern sperren lassen und einige dieser Ämter der SBB die Halterdaten nur herausgeben, wenn für die fragliche Fläche ein gerichtliches Verbot besteht. In diesen Fällen hat die SBB nicht die Möglichkeit, die Fahrzeughalter zu kontaktieren.

P+Rail-Anlagen fallen damit in eine Regelungslücke: Einerseits kann das Nichtbezahlen der Parkgebühren im Gegensatz zu den Parkflächen Privater nicht mit Busse wegen Nichtbeachtung eines gerichtlichen Verbots geahndet werden. Andererseits fehlt eine gesetzliche Grundlage zur Erhebung von Bussen, wie sie für andere öffentliche Parkflächen (öffentliche Sachen im Gemeingebrauch) regelmässig geschaffen wird. Dies hat auch ein Berner Zivilgericht erkannt, welches das Gesuch um Erlass eines gerichtlichen Verbots gestützt auf die oben beschriebene Rechtslage ablehnen musste. Das Gericht betrachtete das Anliegen jedoch als berechtigt und verwies darauf, dass die öffentlich-rechtlichen Instanzen für die Schaffung von Sanktionsmöglichkeiten bezüglich des Bahnareals anzurufen seien (Entscheid des Regionalgerichts Bern-Mittelland vom 3.5.2012 i.S. BLS Netz AG, E. 8).

In vielen P+Rail-Anlagen sind die Verfügbarkeiten knapp. Es kommt somit vor, dass Bahnkunden keinen Parkplatz finden, da die erforderlichen Parkflächen – teilweise auch über längere Zeiträume – durch Fahrzeuge anderer Halter, die keine Entschädigung bezahlen, besetzt sind. Diese Situation ist insbesondere deshalb nicht akzeptabel, da es sich bei P+Rail-Anlagen um öffentliche Sachen im Gemeingebrauch handelt, auf die der Staat einen gleichberechtigten und gemeinverträglichen Zugriff sicherstellen muss.

Nach Art. 86 Abs. 3 EBG kann der Bundesrat Widerhandlungen gegen Ausführungsbestimmungen oder Benützungsvorschriften für strafbar erklären.

Ergänzung der E-EBV um zwei Artikel:

Art. 46a

Die Unternehmen können das Abstellen von Fahrzeugen der Gebührenpflicht unterstellen. Die Parkgebühr ist in den Benützungsvorschriften zu regeln.

Art. 46b

1 Wer Fahrzeuge auf Bahnhofgebiet und auf damit zusammenhängenden Parkanlagen ausserhalb der dafür vorgesehenen Flächen abstellt, wird, auf Antrag, mit Busse bestraft.

2 Wer die in den Benützungsvorschriften für das Abstellen von Fahrzeugen vorgesehene Entschädigung nicht bezahlt, wird, auf Antrag, mit Busse bestraft.

2. Art. 23 Gebührenverordnung BAV

Eisenbahnunternehmen sollen im Rahmen von Prüfungen und Zustimmungen zu Nebenanlagen gemäss Art. 18m EBG zukünftig Gebühren erheben können. Dies ist heute nicht der Fall, obwohl der Prüfaufwand für Eisenbahnunternehmen dabei oftmals sehr gross ist. Aus Sicht der SBB sollte diesem Umstand mit einer entsprechenden Revision des EBG Rechnung getragen werden. Dies haben wir auch in der Konsultation zur Änderung der Gebührenverordnung BAV am 29. April 2017 beantragt.

Beiliegende Fahne enthält eine systematische Darstellung der Änderungsanträge mit weiterführenden Begründungen.

Stellungnahme SBB im Rahmen der Vernehmlassung Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

2. Gebührenverordnung BAV vom 25. November 1998

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
23 Abs. 1 erster Satz	1 Die Gebühr für die Plangenehmigung nach Artikel 18 Absatz 1 EBG bemisst sich nach dem Zeitaufwand, der Art und der Dringlichkeit des Verfahrens sowie nach der Anzahl und der Komplexität der Einsprachen. …	Eisenbahnunternehmen sollen im Rahmen von Prüfungen und Zustimmungen zu Nebenanlagen gemäss Art. 18m EBG zukünftig Gebühren erheben können. Dies ist heute nicht der Fall, obwohl der Prüfaufwand für Eisenbahnunternehmen dabei oftmals sehr gross ist. Aus Sicht der SBB sollte diesem Umstand mit einer entsprechenden Revision des EBG Rechnung getragen werden. Dies haben wir auch in der Konsultation zur Änderung der Gebührenverordnung BAV am 29. April 2017 beantragt.	

3. Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
7 Abs. 2	2 Die Leistungsvereinbarungen und die Netzzustandsberichte werden durch das BAV öffentlich zugänglich gemacht, die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen durch die Trassenvergabestelle.	2 Die Leistungsvereinbarungen und die Netzzustandsberichte werden durch das BAV öffentlich zugänglich gemacht~~, d~~*. D*ie Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen *werden* durch die Trassenvergabestelle *den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich gemacht*.	Abs. 2 ist im Zusammenhang mit Art. 2 Bst. n des Entwurfs der Verordnung über die Trassenvergabestelle («Sie publiziert die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen») zu sehen. Beide Bestimmungen implizieren, dass die Investitionspläne jeder interessierten Person zugänglich gemacht werden sollen. Dies ist im OBI-Gesetz nirgends vorgesehen und widerspricht eindeutig der Botschaft zum OBI-Gesetz, in der steht: «Deshalb soll die TVS in Zukunft eine elektronische Plattform einrichten, auf der die mittelfristigen Investitionspläne der ISB aufgeschaltet werden. Sie ist nur den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich. Die Zugriffsrechte auf diese Plattform werden fallweise erteilt und periodisch überprüft.»
24 Sachübersc hrift und Abs. 4–6	Investitionsplan und Mitwirkung 4 Die Infrastrukturbetreiberin erteilt Unternehmen, die ihr Mitwirkungsrecht nach Artikel 37a EBG ausüben wollen, die notwendigen Auskünfte über Projekte, die im Investitionsplan figurieren. Sie erläutert ihnen auf Anfrage, weshalb bestimmte Investitionen nicht in den Investitionsplan aufgenommen wurden.	Investitionsplan und Mitwirkung (…) 5 Die Unternehmen können ihre von der Infrastrukturbetreiberin nicht berücksichtigten Anliegen dem BAV zum Entscheid unterbreiten. Das BAV entscheidet *mit Begründung* endgültig *und berücksichtigt dabei bereits erteilte Genehmigungen.*	*Zu Art. 24 Abs. 5:* Abs. 5 sieht vor, dass die Unternehmen ihre von der ISB nicht berücksichtigten Anliegen dem BAV zum Entscheid unterbreiten können. Weder aus der Botschaft zum OBI-Gesetz noch aus den Erläuterungen zur OBI-Verordnung geht hervor, nach welchen Kriterien das BAV über die Aufnahme eines Anliegens eines Unternehmens entscheidet. Für die ISB besteht somit das Risiko

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
	5 Die Unternehmen können ihre von der Infrastrukturbetreiberin nicht berücksichtigten Anliegen dem BAV zum Entscheid unterbreiten. Das BAV entscheidet endgültig. 6 Bei Streitigkeiten betreffend Verletzungen des Mitwirkungsrechts ist die inhaltliche Prüfung der Investitionsvorhaben ausgeschlossen. Die Kommission für den Eisenbahnverkehr (RailCom) entscheidet endgültig.	6 Bei Streitigkeiten betreffend Verletzungen des Mitwirkungsrechts ist die inhaltliche Prüfung der Investitionsvorhaben ausgeschlossen. ~~*Die Kommission für den Eisen-bahnverkehr (RailCom) entscheidet endgültig*~~. *7 Bei der operativen und prozessualen Umsetzung der Mitwirkungsrechte gemäss Art. 37a Abs.1 EBG werden bestehende Regelungen zur Mitwirkung der EVU und zur Aufbereitung von Investitionsplänen berücksichtigt, insbesondere die Bestimmungen aus den Muster-Leistungsvereinbarungen und dem Branchenstandard 'Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarung'.*	von Planungsunsicherheit, z.B. wenn das BAV neue Kriterien zur Beurteilung von Anliegen einführt oder Entscheide fällt, die Auswirkungen auf bereits genehmigte Projekte haben. Es ist sicherzustellen, dass das BAV seine Entscheidungen begründet und unter Berücksichtigung von bereits ausgesprochenen Genehmigungen fällt. *Zu Art. 24 Abs. 6:* Nach Abs. 6 entscheidet die RailCom «endgültig» betreffend Verletzungen des Mitwirkungsrechts. In Artikel 40aocties E-EBG ist jedoch festgehalten, dass gegen Entscheide der RailCom Beschwerde geführt werden kann. Es ist nicht nachvollziehbar – und es findet sich auch keine Begründung in den Erläuterungen - warum gerade bei Entscheiden der RailCom zum Mitwirkungsrecht durch Verordnung eine Ausnahme von diesem gesetzlichen Grundsatz gemacht werden soll. *Zu Art. 24 Abs. 7:* Bereits heute finden in der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung Gespräche zwischen EVU, ISB und Dritten statt. So ist zum Beispiel im Rahmen des Leistungsvereinbarungs-Controllings vorgesehen, dass die ISB alle zwei Jahre Bericht erstattet, wie die EVU in die Planungsprozesse zur Dimensionierung der Anlagen miteinbezogen wurden (Muster-LV Art. 6 Abs. 1). Bereits heute bereiten die ISB umfangreiche Listen mit Investitionsprojekten für das BAV auf, insbesondere im Zusammenhang mit der Vorbereitung und dem Con-trolling der Leistungsvereinbarung. Bei der Umsetzung der neu geschaffenen Mitwirkungsrechte ist sicherzustellen, dass auf diese bestehenden Prozesse, Instrumente und Gefässe im Zusammenhang mit der LV zurückgegriffen wird, um parallele Strukturen und damit Ineffizienzen zu vermeiden. Viele dieser bestehenden Modalitäten sind in den Muster-Leistungsvereinbarungen und seit Kurzem im Branchenstandard «Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarung» des VöV in Zusammenarbeit mit den BAV festgehalten. Im Branchenstandard wurden zum Beispiel Standards zur Struktur der Investitionspläne

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
			festgehalten. In der Muster-Leistungsvereinbarung des BAV ist zum Beispiel vorgesehen, dass die ISB alle zwei Jahre Bericht erstatten müssen über den Einbezug der EVU. Dies hat sich bewährt und es macht deshalb Sinn, diese Kadenz auch für die Mitwirkung nach Art. 37 zu übernehmen. Zudem ist eine Mitwirkung alle zwei Jahre – und somit in der Halb-zeit der LV – eine sinnvolle Kadenz, um ein Gleichgewicht zwischen Mitsprache für die EVU und Planungssicherheit für die ISB zu schaffen.
37a	7a. Abschnitt: Vertrag über Systemaufgaben 1 Das BAV stellt den Vertrag über Systemaufgaben nach Artikel 37 EBG vor Unterzeichnung der RailCom zur Stellungahme zu. Die RailCom äussert sich insbesondere zur diskriminierungsfreien Ausgestaltung des Vertrags. 2 Der Vertrag ist unbefristet. Er kann mit einer Frist von zwölf Monaten auf das Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.	7a. Abschnitt: Vertrag über Systemaufgaben ~~*1 Das BAV stellt den Vertrag über Systemaufgaben nach Artikel 37 EBG vor Unterzeichnung der RailCom zur Stellungahme zu. Die RailCom äussert sich insbesondere zur diskriminierungsfreien Ausgestaltung des Vertrags.*~~ ~~2~~ Der Vertrag ist unbefristet. Er kann mit einer Frist von zwölf Monaten auf das Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.	Abs.1 sieht vor, dass das BAV den Vertrag über Systemaufgaben vor Unterzeichnung der RailCom zur Stellungnahme zustellt, damit sich die RailCom insbesondere zur diskriminierungsfreien Ausgestaltung des Vertrages äussert. Somit würde die RailCom bereits ex-ante bei der Ausgestaltung des Vertrages obligatorisch einbezogen. Dies steht im Widerspruch zur Botschaft zum OBI-Gesetz, wonach die RailCom ex-post bei Streitigkeiten zwischen einem Systemführer und einem betroffenen Unternehmen angerufen werden kann. Dabei beschränken sich die Überprüfungsbefugnisse auf jene Aspekte, die nicht im Rahmen des eigentlichen Vertrages zwischen dem BAV und dem Systemführer geregelt werden.

4. Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
11b Abs. 1bis, 2 erster Satz und 5 erster Satz	1bis Besteht die Einschränkung während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und führt sie zu einer Beeinträchtigung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens, so muss die Infrastrukturbetreiberin die Einschränkung den Antragstellerinnen unterbreiten. Die Einschränkung ist erstmals mindestens 24 Monate und in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode zu veröffentlichen. 2 Die Infrastrukturbetreiberin legt nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Besteller im konzessionierten	Abs 1bis entspricht einer vereinfachten Anwendung einiger Elemente des Annex VII der EU-Richtlinie 2012/34/EU zu Temporary Capacity Restrictions. Wir sind einverstanden mit dieser Umsetzung. Es stellt sich allerdings die Frage, ob der Verordnungsgeber beabsichtigt, auch die anderen Elemente des Annex VII der EU-Richtlinie 2012/34/EU in der Schweiz umzusetzen. Sollte dies der Fall sein, dann sollten auch diese weiteren Elemente in die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung	

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
	Personenverkehr und nach Absprache mit der Trassenvergabestelle den Ersatzverkehr und die Umleitungen fest. … 5 Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen. …	aufgenommen werden, damit die ISB diesbezüglich Planungs- und Rechtssicherheit haben.	
12b	Kapazitätserklärung und Rahmenvereinbarung 1 Die Trassenvergabestelle erstellt einen Überblick über die zugewiesene Rahmenkapazität, welcher die folgenden Angaben enthält: a. die bereits zugeteilte Kapazität und die Anzahl der Trassen; b. die voraussichtlich noch verfügbare Kapazität für den Abschluss von Rahmenvereinbarungen. 2 Die Infrastrukturbetreiberinnen und die Unternehmen, die an der Durchführung des Eisenbahnverkehrs interessiert sind (Art. 9a Abs. 4 EBG), können über den Netzzugang eine Rahmenvereinbarung abschliessen. Darin legen sie die Merkmale der zuzuteilenden Trassen fest. 3 Stellt die Trassenvergabestelle Konflikte bei Anträgen für neue Rahmenvereinbarungen fest, so sucht sie nach einer einvernehmlichen Lösung. Kommt keine Lösung zustande, so richtet sich das Verfahren sinngemäss nach Artikel 12c Absatz 2 Buchstaben b und c. 4 Die Rahmenvereinbarung darf keine ausschliesslichen Nutzungsrechte zusichern. 5 Sie wird in der Regel für zwei Fahrplanperioden, höchstens aber für zehn Jahre abgeschlossen. Sie bedarf der Genehmigung durch die Trassenvergabestelle. 6 Sie kann von der Infrastrukturbetreiberin nach Anhörung der Trassenvergabestelle im Interesse einer besseren Nutzung der Strecken gekündigt werden. Für diesen Fall kann die Vereinbarung Entschädigungszahlungen vorsehen. 7 Die Trassenvergabestelle koordiniert die Rahmenvereinbarungen für grenzüberschreitende Trassen mit den betroffenen ausländischen Infrastrukturbetreiberinnen.	1 Die Trassenvergabestelle erstellt einen Überblick über die zugewiesene ~~Rahmenkapazität~~ *Gesamtkapazität für den Verkehr*, welcher die folgenden Angaben enthält: (…) Kommentar zu Abs. 5: In Abs. 5 sind Rahmenvereinbarungen für höchstens zehn Jahre vorgesehen. Dabei gilt es sicherzustellen, dass Rahmenvereinbarungen mit dem laufenden «Redesign of the International Timetabling Process (TTR)» unter der Federführung von RailNetEurope kompatibel sind. Eine wesentliche Neuerung im Rahmen von TTR ist die Einführung von «Rolling Planning», welche Trassen für maximal 36 Monate vorsieht. Dies muss die Trassenvergabestelle bei der Genehmigung von Rahmenvereinbarungen berücksichtigen. Kommentar zu Abs 7: In Abs. 7 wird die Koordination von Rahmenvereinbarungen für grenzüberschreitende Trassen geregelt. Wir weisen darauf hin, dass die Netzbetreiber in den Nachbarländern keine Rahmenvereinbarungen mehr ausstellen, weil im Rahmen von TTR die Einführung von «Rolling Planning» vorgesehen ist.	In Abs. 1 wird der Begriff «Rahmenkapazität» verwendet. Dieser Begriff ist nicht passend, weil sowohl die bereits zugeteilten Kapazitäten, die Anzahl Trassen wie auch die voraussichtlich noch verfügbare Kapazität dargestellt werden sollen. Heute wird der Begriff «Rahmenkapazität» jedoch nur für die noch zur Verfügung stehende Kapazität (im Sinne einer Restkapazität) gebraucht. Anstelle von «Rahmenkapazität» soll der Begriff «Gesamtkapazität für den Verkehr» verwendet werden, denn dieser Begriff umfasst sowohl die bereits zugeteilte Kapazität, die Anzahl Trassen wie auch die noch verfügbare Kapazität für den Verkehr.

5. Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
46a		*Die Unternehmen können das Abstellen von Fahrzeugen der Gebührenpflicht unterstellen. Die Parkgebühr ist in den Benützungsvorschriften zu regeln.*	Die SBB ist vermehrt damit konfrontiert, dass Fahrzeuge auf P+Rail-Anlagen abgestellt werden, ohne den dafür vorgesehenen Parktarif zu entrichten. Von der SBB ausgestellte Aufwandentschädigungen bleiben in vielen Fällen unbeachtet. Das Gesetz sieht für Privatanlagen oder Anlagen im Verwaltungsvermögen den Erlass von gerichtlichen Verboten gemäss Art. 258 ff. ZPO vor, deren Missachtung mit Busse bedroht ist. Dieses Instrument kann jedoch bei öffentlichen Sachen im Gemeingebrauch wie P+Rail-Anlagen gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung (siehe Urteil 6B_116/2011 vom 18. Juli 2011) und gemäss der Botschaft zu einer Änderung des Strassentransportunternehmens- und des Verkehrsstrafrechts vom 4.9.2013 (siehe Kommentar zu Art. 23 EBG auf S. 7212) nicht zur Anwendung kommen. Zur rechtlichen Hürde kommt hinzu, dass immer mehr Fahrzeughalter ihre Halterdaten bei den Strassenverkehrsämtern sperren lassen und einige dieser Ämter der SBB die Halterdaten nur herausgeben, wenn für die fragliche Fläche ein gerichtliches Verbot besteht. In diesen Fällen hat die SBB nicht die Möglichkeit, die Fahrzeughalter zu kontaktieren. P+Rail-Anlagen fallen damit in eine Regelungslücke: Einerseits kann das Nichtbezahlen der Parkgebühren im Gegensatz zu den Parkflächen Privater nicht mit Busse wegen Nichtbeachtung eines gerichtlichen Verbots geahndet werden. Andererseits fehlt eine gesetzliche Grundlage zur Erhebung von Bussen, wie sie für andere öffentliche Parkflächen (öffentliche Sachen im Gemeingebrauch) regelmässig geschaffen wird. Dies hat auch ein Berner Zivilgericht erkannt, welches das Gesuch um Erlass eines gerichtlichen Verbots gestützt auf die oben beschriebene Rechtslage ablehnen musste. Das Gericht betrachtete das Anliegen des betroffenen Bahnunternehmens jedoch als berechtigt und verwies darauf, dass die öffentlich-rechtlichen Instanzen für die Schaffung von Sanktionsmöglichkeiten bezüglich des Bahnareals anzurufen seien (Entscheid des Regionalgerichts

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
			Bern-Mittelland vom 3.5.2012 i.S. BLS Netz AG, E. 8). In vielen P+Rail-Anlagen sind die Verfügbarkeiten knapp. Es kommt somit vor, dass Bahnkunden keinen Parkplatz finden, da die erforderlichen Parkflächen – teilweise auch über längere Zeiträume – durch Fahrzeuge anderer Halter, die keine Entschädigung bezahlen, besetzt sind. Diese Situation ist insbesondere deshalb nicht akzeptabel, da es sich bei P+Rail-Anlagen um öffentliche Sachen im Gemeingebrauch handelt, auf die der Staat einen gleichberechtigten und gemeinverträglichen Zugriff sicherstellen muss. Nach Art. 86 Abs. 3 EBG kann der Bundesrat Widerhandlungen gegen Ausführungsbestimmungen oder Benützungsvorschriften für strafbar erklären.
46b		*1 Wer Fahrzeuge auf Bahnhofgebiet und auf damit zusammenhängenden Parkanlagen ausserhalb der dafür vorgesehenen Flächen abstellt, wird, auf Antrag, mit Busse bestraft.* *2 Wer die in den Benützungsvorschriften für das Abstellen von Fahrzeugen vorgesehene Entschädigung nicht bezahlt, wird, auf Antrag, mit Busse bestraft.*	Siehe Art. 46a

6. Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
6a	Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie: a. sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;	Art. 6a ist ersatzlos zu streichen. Eventualantrag Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie: (…)	Wir erachten Art. 6a E-GüTV als wettbewerbsfremd und im Widerspruch zum liberalisierten Markt im Schienengüterverkehr, auf dem nicht bestellte und/oder subventionierte Leistungen innerhalb des gesetzlichen Rahmens generell frei erbracht werden. Im Gütertransportgesetz (GüTG) ist keine Delegationsnorm verankert, die einen so tiefgreifenden Eingriff in den freien Markt vorsieht, wie ihn Art. 6a E-GüTV anstrebt. Die angeführte gesetzliche Grundlage in Art. 25 Abs. 2 GüTG ist uneres Erachtens nach unzureichend. Sie ist

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
	b. Dritte bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleichbehandeln; c. die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen und des Verfahrens sowie die Preise publizieren; d. die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmenvereinbarungen, publizieren.	c. die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen*, der Planung und Zuteilung der Ressourcen ~~und des Verfahrens~~* sowie die *allgemeinen Grundlagen zur Bemessung der* Preise publizieren; *~~d. die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmenvereinbarungen, publizieren.~~*	unbestimmt formuliert und der Bezug ist mit «Gütertransport» ausserordentlich weit gefasst. Nicht zuletzt sind zahlreiche Bestimmungen in Art. 6a E-GüTV nur mit hohem administrativem Aufwand und Komplexitätssteigerungen praktikabel in operative Prozesse umsetzbar und somit nicht geeignet, den Schienengüterverkehr zu stärken. Falls dennoch eine Regulierung implementieren werden soll, soll als Eventualantrag der von den Güterbahnen des VöV gemeinsam erarbeitete Branchenvorschlag übernommen werden.

8. Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
NEU		*Fahrpreiserstattung* *(Art. 8 Abs. 2 und Art. 21a PBG)* *1 Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann.*	Die Bestimmungen für die (teilweise) Erstattung des Fahrpreises (Art. 21a PBG) sind in der Verordnung zu präzisieren: Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Wir können diese unterschiedlichen Bedingungen nicht nachvollziehen. Aus Reisenden- und SBB-Sicht sind klare und konsistente Kriterien wünschenswert, analog der bestehenden EU-Verordnung EG1371/2007 Art. 16, die eine Erstattung bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten vorsieht. Anderenfalls resultiert ein erheblicher Mehraufwand bei der Antragstellung seitens Reisenden und bei er Prüfung von Anträgen seitens SBB.

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
61	Fahrpreisentschädigung (Art. 8 Abs. 2 und Art. 21b PBG) 1 Die Entschädigung im konzessionierten Verkehr und im bewilligten grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr beträgt mindestens 25 Prozent des bezahlten Fahrpreises, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt, und mindestens 50 Prozent des bezahlten Fahrpreises, wenn die Verspätung mindestens 120 Minuten beträgt. 2 Reisende, die ein Abonnement besitzen und denen während dessen Gültigkeitsdauer wiederholt Verspätungen und Ausfälle widerfahren, können eine angemessene Entschädigung gemäss den Entschädigungsbedingungen des Unternehmens verlangen. Die Unternehmen müssen die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung in ihren Entschädigungsbedingungen festlegen. 3 Die Entschädigung ist in der Regel innerhalb von 30 Tagen nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung auszurichten. Sie kann in Form von Gutscheinen oder anderen Leistungen ausgerichtet werden, sofern deren Bedingungen, insbesondere bezüglich der Gültigkeitsdauer und des Zielorts, flexibel sind. Die Reisenden können die Entschädigung in Form eines Geldbetrags verlangen. 4 Die Unternehmen können einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf höchstens 10 Franken betragen. 5 Keinen Anspruch auf Entschädigung haben Reisende, die: a. bereits vor dem Kauf des Fahrausweises über eine Verspätung informiert wurden; oder b. mit weniger als 60 Minuten Verspätung am Zielort ankommen.	Fahrpreisentschädigung (…) *6 Das Unternehmen muss keine Entschädigung zahlen, wenn es beweist, dass der Schaden auf ein Verschulden der reisenden Person zurückzuführen ist oder auf Umständen beruht, die es nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte.*	Alle Unternehmen sind bei der Leistungserbringung externen unvorhersehbaren Einflüssen, wie z.B. Naturereignissen ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen können. Kommt es aufgrund solcher Umstände zu einer Verspätung am Zielort, darf kein Anspruch auf Entschädigung bestehen. Die Eisenbahn muss mit anderen Verkehrsträgern, die bei höherer Gewalt nicht haften, gleichgestellt sein. In der EU wird derzeit ein Vorschlag beraten, der dies sicherstellen soll. Die Schweiz sollte nicht in die entgegengesetzte Richtung gehen. Das Unternehmen trägt selbstverständlich die Beweislast für einen solchen Umstand.

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
NEU		*Datenbearbeitung* *(Art. 21a und 21b PBG)* *Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und zwei Jahre gespeichert. Sie dürfen ausgewertet werden zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen.*	Der Zweck der Datennutzung muss den Gesamtprozess der Passagierrechte umfassen inkl. Identifikation von Missbräuchen und die Obergrenze für Entschädigungen bei Abo-Besitzern. Zutreffend wird im erläuternden Bericht festgehalten, dass die TU bei der Abwicklung von Entschädigungsansprüchen privatrechtlich handeln und damit den datenschutzrechtlichen Bestimmungen für Private unterstehen. Zu eng ausgelegt ist indessen der Grundsatz der Zweckbindung, wenn TU nicht erlaubt wird, aus aufbewahrten Anträgen Rückschlüsse bezüglich der Ausrichtung von Entschädigungen zu ziehen. Das übersieht, dass es den TU erlaubt ist, die Anträge (bzw. die Personendaten der Reisenden) zu bearbeiten, soweit dies für die Zweckerfüllung notwendig ist, sowie missbräuchlich eingereichte Anträge abzulehnen. Es ist weder unter dem datenschutzrechtlichen Grundsatz der Verhältnismässigkeit noch – sofern den Reisenden bekannt gemacht - unter demjenigen der Transparenz zu beanstanden, wenn die TU Anträge speichern, um sie zur Bekämpfung von Missbräuchen auszuwerten. Um jegliche Zweifel daran auszuräumen, sollte dies so verankert werden. Eine zu enge Zweckumschreibung erschwert eine für Reisende und Branche attraktive und effiziente Umsetzung enorm. Der Bearbeitungszweck sollte daher den Gesamtprozess der Passagierrechte umfassen. Ansonsten ergäben sich folgende Auswirkungen: ▪ Aufwandserhöhung bei der Abwicklung von Anträgen: Für einen kundenfreundlichen und effizienten Prozess ist die Speicherung von Antragsdossiers über einen gewissen Zeitraum erforderlich. Eine verteilte Bearbeitung über mehrere Mitarbeiter, Kanalwechsel in der Kommunikation zwischen Eingabe und Antwort, Auskünfte bei Rückfragen von Reisenden und die Nutzung der Antragsdossierdaten zur Verbesserung und Optimierung der Entschädigungs- und Beschwerdeprozesse müssen zulässig sein. ▪ Verhinderung von Missbrauchsdetektion: Das offene System des öV birgt ein Missbrauchspotenzial bei der Umsetzung der Passagierrechte. Die Identifikation potenzieller

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
			Missbrauchsfälle, wie z.B. Mehrfacheinreichung von Anträgen zu einer Verspätung bei verschiedenen TU oder die Häufung von Anträgen einer Person (z.B. bei Inhabern von Dauerfahrausweisen) wird erschwert der gar nicht ermöglicht. Dies kann zu einer erheblichen Erhöhung der Kosten sowie zu Imageschaden führen. ▪ Verhinderung pragmatischer Ansätze für die Entschädigung von Abo-Besitzern: Die Branche sieht einen kundenfreundlichen und effizienten Ansatz zur Entschädigung von Abo-Besitzern vor mit einer Begrenzung des maximalen Auszahlungsbetrag in Abhängigkeit vom Wert des Abos wie es auch in Ländern der EU gelebte Praxis ist. Dieser Ansatz wird mit der vorgeschlagenen sehr engen Zweckgebundenheit erschwert oder gar nicht möglich. Alternative Lösungen, die den vorgesehenen Regelungen bzgl. Datennutzen entsprechen und gleichzeitig das Missbrauchspotenzial berücksichtigen, werden für Kunden und Branche komplizierter.
61a	Verspätung: Unterstützung (Art. 8 Abs. 2 und Art. 21c PBG) 1 Bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft im konzessionierten Verkehr und im bewilligten grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr muss das Unternehmen die Reisenden umgehend über die Situation und die geschätzte Abfahrts- oder Ankunftszeit informieren. 2 Bei einer Verspätung von mindestens 60 Minuten ist den Reisenden Folgendes kostenlos anzubieten: a. Mahlzeiten und Erfrischungen in angemessenem Verhältnis zur Wartezeit, sofern sie im Zug oder im Bahnhof verfügbar oder vernünftigerweise lieferbar sind; b. die Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft und die Beförderung zwischen dem Bahnhof und der Unterkunft, sofern ein Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten notwendig wird und die Unterbringung praktisch durchführbar ist. 3 Ist der Zug auf der Strecke blockiert oder besteht aus anderen Gründen keine Möglichkeit zur Fortsetzung der Reise, so organisiert das Unternehmen so rasch wie möglich eine Beförderung der Reisenden zu einem alternativen Abfahrtsort oder zum Zielort des Kurses.	Verspätung: Unterstützung (Art. 8 Abs. 2 und Art. 21c PBG) 1 Bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft im konzessionierten Verkehr und im bewilligten grenzüberschreitenden ~~*Eisenbahnv*~~ *V*erkehr muss das Unternehmen die Reisenden umgehend über die Situation und die geschätzte Abfahrts- oder Ankunftszeit informieren. (…) 2a …, sofern sie im ~~Zug~~ Transportgefäss oder im Bahnhof … 2b die *angemessene* Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft (…) 3 Ist ~~der Zug~~ das Transportgefäss auf der Strecke …	Die Unterstützungsleistungen dürfen nicht nur für den Eisenbahnverkehr gelten. Die KTU sollen gemäss Art. 21d PBG für die unmittelbaren Schäden wie Unterkunft und Verpflegung haften und gemäss Art 61a Abs. 2b eine kostenlose Unterbringung in einem Hotel anbieten. Gemäss heutiger Praxis und Art. 32 CIV ist auch hier die Angemessenheit zu berücksichtigen.

9. Fahrplanverordnung vom 4. November 2009

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
5	Fahrplan-Entwurf Nach dem Entscheid der Besteller, welche Angebote in den Fahrplan aufgenommen werden, und der provisorischen Trassenzuteilung durch die Trassenvergabestelle nach der NZV erstellen die Unternehmen für die Linien des Fern- und Regionalverkehrs einen Fahrplan-Entwurf.	Fahrplan-Entwurf Nach dem Entscheid der Besteller, welche *Regionalverkehrs* Angebote in den Fahrplan aufgenommen werden, und *dem Trassenantrag der Unternehmen* ~~*der provisorischen Trassenzuteilung durch die Trassenvergabestelle nach der NZV*~~ erstellen die Unternehmen für die Linien des Fern- und Regionalverkehrs einen Fahrplan-Entwurf.	Die Besteller bestellen nur den Regionalverkehr. Damit Inputs aus der Fahrplanvernehmlassung per Fahrplanwechsel noch umgesetzt werden können, muss der Fahrplanentwurf im April zur Verfügung stehen. Der Fahrplanentwurf bildet die Grundlage für die Vernehmlassung.

Inkrafttreten

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
	1 Diese Verordnung tritt unter Vorbehalt von Absatz 2 am 1. Juli 2020 in Kraft. 2 Die folgenden Bestimmungen treten am 1. Januar 2021 in Kraft: a. Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (Ziff. I.4): Ersatz eines Ausdrucks, Artikel 10 Absatz 3, Artikel 11 Absatz 4, Artikel 11b Absätze 1bis, 2 erster Satz und 5 erster Satz, Artikel 12a Absatz 4, Artikel 12b, Artikel 12c Absatz 3 sowie Artikel 14 Absätze 1 dritter Satz, 2 erster Satz und 5; b. Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (Ziff. I.5): Artikel 15f Absätze 1 und 3; c. Fahrplanverordnung vom 4. November 2009 (Ziff. I.9): Artikel 5.	1 Diese Verordnung tritt unter Vorbehalt von Absatz 2 *und 3* am 1. Juli 2020 in Kraft. 2 Die folgenden Bestimmungen treten auf den 1. Januar 2021 in Kraft: (…) *d. Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (Ziffer I.3): Art. 24 Sachüberschrift und Abs. 4-6* *3 Die folgenden Bestimmungen treten am 1. Juli 2021 in Kraft: Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung: Art. 60a, 61 und 61b VPB.*	*Zu Abs. 2 Bst. d:* Das Inkrafttreten der Verordnung über die Trassenvergabestelle auf den 1. Januar 2021 erfordert jedoch, dass auch der Art. 24 KPFV zur Mitwirkung bei Investitionsplänen erst auf den 1. Januar 2021 in Kraft gesetzt wird. Voraussetzung für diese Mitwirkung ist, dass die TVS die Investitionspläne für die beteiligten Akteure zugänglich macht. Diese Aufgabe bekommt die TVS jedoch erst mit der Inkraftsetzung der Verordnung über die Trassenvergabestelle – also auf den 1. Januar 2021 – zugesprochen. Zudem kann die Mitwirkung bei Investitionsplänen auch aus praktischer Sicht erst auf den 1. Januar 2021 umgesetzt werden, denn wie in der Botschaft zum OBI-Gesetz erwähnt, muss die Branche noch verschiedene Detailfragen zum Inhalt und Prozess der Mitwirkung regeln. Dies kann die Branche sinnvollerweise erst dann tun, wenn die definitive Verordnung vorliegt, was wahrscheinlich erst im Verlauf des Jahres 2020 sein wird. Somit ist ein Inkrafttreten auf den 1. Juli 2020 nicht realistisch.

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
			Zu Abs. 3: Die Neuregelung der Entschädigungs- und Erstattungspflichten erfordert die Einführung neuer Prozesse und IT-Systeme zur Abwicklung und Prüfung von Anträgen von betroffenen Reisenden. Im Sinne der Einfachheit für die Reisenden und der Kosteneffizienz des Gesamtsystems wird eine gemeinsame Branchenlösung zur Umsetzung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche bei Verspätungen angestrebt. Die Realisierung der Lösung ist zeitintensiv. Zudem ist die Verfügbarkeit von Ist-Fahrplandaten über die gesamte Reisekette eine Voraussetzung für die Prüfung des Anspruchs. Diese sind heute nicht bei allen TU verfügbar. Daher ist eine Umsetzung der Passagierrechte ab Mitte 2020 nicht realisierbar. Auch die gesetzlichen Bestimmungen Art. 21a und 21b PBG und die entsprechenden Detaillierungen in der Verordnung (Art. 60a, 61 und 61b VPB) sollten erst zum 1. Juli 2021 in Kraft treten.

10. Verordnung über die Trassenvergabestelle

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
2	Aufgaben Die Trassenvergabestelle hat insbesondere folgende Aufgaben: a. Sie regelt und publiziert die Bedingungen bezüglich der Bestellung und Abbestellung von Trassen und Zusatzleistungen sowie der Einreichung von Trassenstudien. b. Sie begleitet die Bearbeitung von Trassenstudien, die auf Anfrage von Unternehmen, die nach Artikel 9a Absatz 4 EBG Trassen beantragen können, erstellt werden. c. Sie erstellt die Kapazitätserklärung und erfüllt hinsichtlich der Rahmenvereinbarungen die Aufgaben nach Artikel 12b der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 19983 (NZV). d. Sie erarbeitet und publiziert die nationalen Trassenkataloge. e. Sie nimmt die Bestellungen und Abbestellungen von Leistungen nach den Artikeln 21 und 22 NZV entgegen und teilt diese zu.	Aufgaben Die Trassenvergabestelle hat insbesondere folgende Aufgaben: […]	Art. 2 Bst. n ist im Zusammenhang mit Art. 7 Abs. 2 E-KPFV zu sehen: «Die Leistungsvereinbarungen und die Netzzustandsberichte werden durch das BAV öffentlich zugänglich gemacht, die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen durch die Trassenvergabestelle». Beide Bestimmungen implizieren, dass die Investitionspläne jeder interessierten Person zugänglich gemacht werden sollen. Dies ist im OBI-Gesetz nirgends vorgesehen und widerspricht eindeutig der Botschaft zum OBI-Gesetz, wo steht: «Deshalb soll die TVS in Zukunft eine elektronische Plattform einrichten, auf der die mittelfristigen Investitionspläne der ISB aufgeschaltet werden. Sie ist nur den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom

Art.	Entwurf	Antrag SBB	Bemerkung
	f. Sie regelt Trassenbestellkonflikte nach Artikel 12c NZV. g. Sie überprüft die operativen Anordnungen der Infrastrukturbetreiberinnen sowie die Zuteilung von Trassen für Extrazüge. h. Sie erklärt Strecken für überlastet und führt Kapazitätsanalysen unter Einbezug der betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen durch. i. Sie ordnet bei überlasteten Strecken nichtbauliche Massnahmen an und erklärt diese als verbindlich. j. Sie nimmt Stellung zu den Entwürfen des Netznutzungskonzepts und der Netznutzungspläne. k. Sie begleitet die Baustellen- und Intervallplanung der Infrastrukturbetreiberinnen. Sie kann in entsprechenden Koordinationsgremien Einsitz nehmen. l. Sie zieht den Trassenpreis und das Stornierungsentgelt im Namen und auf Rechnung der Infrastrukturbetreiberinnen ein. m. Sie führt das nationale Infrastrukturregister. n. Sie publiziert die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen.	n. Sie ~~*publiziert*~~ *macht* die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen *den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich*.	zugänglich. Die Zugriffsrechte auf diese Plattform werden fallweise erteilt und periodisch überprüft.»

STADTBUS
Winterthur

Stadtbus Winterthur
Thomas Nideröst
Direktor
CH-8403 Winterthur

Direkt +41 52 235 35 33
thomas.nideroest@win.ch
www.stadtbus.winterthur.ch

Pakete/Lieferungen:
Grüzefeldstrasse 35
CH-8404 Winterthur

Eidg. Dept. Für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Frau Bundesrätin S. Sommaruga
konsultationen@bav.admin.ch

Winterthur, 24. Oktober 2019

Stellungnahme zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage betreffend OBI-Verordnung Stellung nehmen zu können.
Die Vernehmlassungsvorlage OBI-Verordnung können wir grundsätzlich unterstützen. Wir ersuchen Sie aber, unsere Hinweise und Anträge im nachfolgenden Fragebogen bei der Konkretisierung der Verordnungsbestimmungen zu berücksichtigen. Unser Augenmerk richtet sich auf die Auswirkungen für Stadtbus Winterthur als städtisches und regionales Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Frage 5: Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Weil die ISB (Infrastrukturbetreiberin) gemäss Art. 37a EBG verpflichtet ist, ein Mitwirkungsrecht einzuräumen, ist es nicht ausreichend, dass die ISB nur dann informiert, wenn ein Unternehmen „sein Mitwirkungsrecht nach Art. 37a EBG ausüben will". Vielmehr sollte die ISB verpflichtet sein, den betroffenen Verkehrsunternehmen die Investitionen und Investitionspläne sowie Möglichkeiten der Mitwirkung aktiv und frühzeitig bekanntzugeben, um auszuschliessen, dass die Mitwirkungsrechte nicht zielführend wahrgenommen werden können.

Frage 9: Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?
Im Grundsatz sind die Passagierrechte im Bereich der Eisenbahn unbestritten. Die Passagierrechte wurden vom EU-Passagierrecht betreffend Eisenbahnverkehr übernommen, jedoch unseres Erachtens ohne Bedacht hinsichtlich Konsequenzen auf alle konzessionierten Verkehrsbetriebe ausgedehnt. Dabei werden die Anliegen des Agglomerationsverkehrs nicht berücksichtigt. Beispielsweise sollen gemäss Art. 55b VPB die konzessionierten Unternehmen vor der Fahrt die Verfügbarkeit von Sitzen in erster und zweiter Klasse bekannt geben. Dies ist im Orts- und Regionalverkehr nicht umsetzbar.

Grundlegende Probleme
Die Kosten der notwendigen Organisation für die Rückerstattung und Unterstützung sind weit höher als der ausgeschüttete Rückerstattungsbetrag. Um den administrativen Aufwand auf ein verhältnismässiges Mass zu begrenzen, sind einfache, überprüfbare Regeln zu erstellen. Der Entwurf sieht bezüglich Abonnementen gar eine Umkehr der Beweislast vor; «glaubhaft machen» soll ausreichend sein, weil mit Verbundfahrausweisen und Abonnementen die erfahrene Verspätung nicht bewiesen werden kann. Problematisch sind dabei auch unpersönliche Tickets, die mehrfach zurückgefordert werden könnten. Ein Missbrauch scheint vorprogrammiert.

Aus Sicht der Stadt Winterthur ist deshalb keine Rückerstattung im Orts- und Agglomerationsverkehr bei unpersönlichen Fahrausweisen, Abonnementen oder stark rabattierten Angeboten geschuldet.

Was ist eine Verspätung?
Eine Verspätung von mehr als 60 Minuten ist im Agglomerationsverkehr mit Taktintervallen von wenigen Minuten ein absoluter Ausnahmefall. Hingegen kann die Reisekette rasch zu grösseren Verspätungen führen, insbesondere dann, wenn Drittanbietende, wie z.B. Google, Fahrplanverbindungen aufzeigen, die kaum sicher sind und nicht ausreichende Umsteigezeiten beinhalten. Schon heute bestehen zwischen den etablierten Anbietenden von Fahrplanauskünften Unterschiede dahingehend, ob ein Umstieg noch «garantiert» werden kann. Gerade bei älteren oder mobilitätsbehinderten Personen ist der Aspekt der Umsteigezeit nicht einfach zu beurteilen und die Frage verschuldeter Verspätungen kaum beurteilbar. Beim Umstieg vom Tram/Bus auf einen Stundentakt führt somit unter Umständen bereits eine Verspätung von einer Minute zu einem entschädigungspflichtigen Bruch der Reisekette. Am Abend müsste im schlimmsten Fall eine Unterbringung bezahlt werden. Im Mischverkehr kann der Fahrplan auch mit grösstem Aufwand nicht so präzis definiert werden. Eine Entschädigungspflicht muss unseres Erachtens in derartigen Konstellationen entfallen, insbesondere dann, wenn:die reisende Person eine risikobehaftete Verbindung gewählt hat, bei welcher mit einem Taktbruch zu rechnen ist, das Unternehmen beweist, dass der Schaden auf ein Verschulden der reisenden Person zurückzuführen ist oder auf Umständen beruht, die das Unternehmen nicht vermeiden konnte.

Die Verordnung ist entsprechend zu ergänzen.

Zweck der Fahrt
Die Regelungen betreffend Fahrpreiserstattung und Fahrpreisentschädigung sollten harmonisiert werden. Art. 21a PBG regelt die Fahrpreis*erstattung* bei einer Verspätung, Art. 21b PBG regelt die Fahrpreis*entschädigung* bei einer Verspätung. Art. 21b PBG wird mit dem neuen Art. 61 VPB konkretisiert. Für Art. 21a PBG fehlt eine entsprechende Konkretisierung.
Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf eine Entschädigung, falls die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Unseres Erachtens sollten die Voraussetzungen für die Erstattung jenen für die Entschädigung entsprechen. Gemäss Art. 16 der EU-Verordnung EG1371/2007 ist eine Erstattung erst bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten vorgesehen. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass der Zweck der Reise bei einer Verspätung von weniger als 60 Minuten noch erfüllt werden kann.

Reisekette oder Fahrt
Im Sinne einer einfachen Handhabung und wegen der dargelegten Probleme ist die Regelung indes auf eine einzelne Fahrt anzuwenden. Die Beurteilung einer Reisekette ist für die wechselnden Unternehmen kaum möglich, und es muss mit umfangreichem Aufwand sowie einer hohen Missbrauchsquote gerechnet werden.

Die Verordnung ist entsprechend zu ergänzen.

Welche Verspätungen sind nicht abzugelten?
Die konzessionierten Transportunternehmen bzw. deren Besteller/Bestellerinnen können für höhere Gewalt nicht verantwortlich sein. Ein Haftungsausschluss bei höherer Gewalt ist deshalb in der Verordnung vorzusehen. Dasselbe ist vorzusehen, wenn die Verspätung durch den Reisenden verschuldet wurde. Es sollte auch verhindert werden, dass bei Extrazügen bspw. für Sportveranstaltungen, durch mutwilliges Betätigen der Notbremse oder sonstige Handlungen Verspätungen resultieren und diese zu einem Entschädigungsanspruch führen.

Unterstützung bei Verspätung
Gemäss Art. 61a muss das Unternehmen bei verspäteter Ankunft oder Abfahrt die Reisenden umgehend über die Situation und die geschätzte Abfahrts- bzw. Ankunftszeit informieren und bei Verspätung von mindestens 60 Minuten Mahlzeiten, Erfrischungen oder gar die Unterbringung über Nacht anbieten.
Im Agglomerationsverkehr sind Verspätungen im Stundenbereich unwahrscheinlich, weshalb keine entsprechende Organisation vorliegt und eine Umsetzung dieser Norm ohne eine neu aufzubauende Organisation nicht möglich ist. Dazu notwendige Pikettdienste und Strukturen würden die Unternehmen unverhältnismässig belasten.
Agglomerationsverkehr und Lokalverkehr müssen deshalb aus praktischen Gründen von solchen Vorkehrungen grundsätzlich ausgenommen werden.

Datenbearbeitung
Die mit einem Antrag eingegebenen Daten sollen nicht gespeichert werden dürfen. Dabei besteht jedoch die Gefahr, dass Kunden und Kundinnen Verspätungen mehrfach, d.h. bei verschiedenen Unternehmen geltend machen. Um diesem Missbrauch vorzubeugen und eine pragmatische Lösung für Entschädigungen (Abonnemente) zu erstellen, sind die Speicherung und der Austausch der Daten unerlässlich. Um einem Missbrauch entgegen zu wirken, sollen Anträge zwei Jahre lang aufbewahrt werden können. Die notwendige Rechtsgrundlage ist in der Verordnung vorzusehen.

Inkrafttreten
Die Verordnung soll per 1.7.2020 in Kraft treten und umgesetzt werden. Das ist aus Gründen von Organisationsanpassungen und der IT-Ressourcen nicht praktikabel. Der Termin ist auf Ende 2021 zu verschieben, damit die vorstehend aufgeführten Änderungen vorgenommen werden können und eine digitale Umsetzung möglich ist.

Mindestbetrag für eine Entschädigung
Im Agglomerationsverkehr steht stets die Frage der Entschädigung für kurze Strecken und kleine Beträge im Vordergrund: Mit einem höheren Mindestbetrag von 10 Franken als Entschädigung kann der administrative Aufwand begrenzt werden.

Frage 13: Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass keine bestehenden und von der öffentlichen Hand mitfinanzierten Verkehrsangebote wesentlich konkurrenziert werden.
Die Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand wird neu präziser beschrieben und dass es sich um das Angebot des Regionalverkehrs handelt. Diese Präzisierung ist zutreffend. Die Änderung, wonach nunmehr vermutet wird, der Flughafentransfer «ergänze» das Verkehrsangebot statt wie bisher «nicht wesentlich konkurrenziere» können wir nicht unterstützen.
Die sehr unbestimmte Formulierung «ergänzen» statt «nicht wesentlich konkurrenzieren» würde auch Flughafentransfers erlauben, die das öffentliche Verkehrsangebot - beispielsweise durch eine Parallelführung zum bestehenden Netz - durchaus konkurrenzieren. In den Erläuterungen findet sich deshalb keine Begründung für die beabsichtigte Praxisänderung. Es sollte deshalb weiterhin und mit dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB übereinstimmend von «nicht wesentlich konkurrenzieren» gesprochen werden.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken bestens für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Thomas Nideröst

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Stellungnahme Südostbahn (SOB)

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?
   JA
2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   NEIN

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?
   JA
4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   NEIN

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?
   Grundsätzlich JA, die Neuregelung darf jedoch nicht dazu führen, dass der Einbezug neu nu rauf die Mitwirkungsrechte gem. Art 24 KPFV eingeschränkt wird und damit keine Vernehmlassung gemäss bisheriger Praxis (Vorprojekte, Anforderungsprofile usw.) bei den EVUs mehr erfolgt. Eine entsprechende Vorgabe zum aktiven Einbezug der EVU durch die ISB wäre begrüssenswert.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   JA, diesbezüglich teilen wir die Haltung von Thurbo:

   Seitens EVU und im Sinne der Kundeninformation wäre eine Präzisierung von Art. 11b, Abs. 6 im Hinblick auf die unmittelbare Verständigung von Sperrungen deutlich hilfreicher. Wir haben folgenden Ergänzungsvorschlag: „*Gibt die Infrastrukturbetreiberin eine Sperrung oder deren Änderung nicht rechtzeitig bekannt* ***und ermöglicht keine rechtzeitige Anpassung und Publikation der Fahrpläne 60Tage vor Zugfahrt****, so entschädigt sie die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die dadurch entstandenen Mehrkosten und Mindererlöse mit einer Pauschale. Das BAV regelt die Berechnung der Pauschale.“*

Hintergrund: Bezieht sich die Frist nur auf die rechtzeitige Bekanntgabe, ist die rechtzeitige Planung und Anpassung des Fahrplans keineswegs gesichert. Die Praxis zeigt, dass Sperrungen zwar frühzeitig bekanntgegeben werden, mit dieser Information allein aber keinerlei planerische Vorarbeiten oder Anpassungen des Fahrplans möglich sind. Dies kann erst dann erfolgen, wenn innerhalb der Planungssysteme seitens ISB die Arbeiten gestartet werden. Dementsprechend sollte auch der Anreiz für die ISB so gesetzt werden, dass sie alle Bestrebungen darauf ausrichtet, diese kundenwirksame Frist einzuhalten (dazu gehören auch kurzfristige Absagen oder Änderungen der Massnahmen).

Nebst der verbindlichen Einhaltung von Fristen regen wir an, ggf. in einer weiteren Überarbeitung der NZV, Anreize zu setzen, dass Baumassnahmen sinnvoll gebündelt und zeitlich koordiniert umgesetzt werden sollen und Kapazitätseinschränkungen auf ein und derselben Infrastruktur nicht mehrmals in kurzen Abständen stattfinden.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?
   JA
8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   NEIN

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?
   Grundsätzlich JA, es ist jedoch eine weitere Detaillierung notwendig, siehe Frage 12.
   Das in Artikel 55c geregelte Vorgehen bei Beschwerden erachten wir als wenig zielführend. Aus Sicht der Reisenden ist das Prozedere zwar nachvollziehbar, aus EVU-Sicht erachten wir es jedoch als kompliziert und nicht verständlich. So ist es nicht nachvollziehbar, weshalb ein nicht involviertes Unternehmen eine Beschwere bearbeiten und eine Entschädigung auszahlen soll. Es ist zwar vorgesehen, dass ein solches Unternehmen ihren Anspruch beim verursachenden Unternehmen rückfordern kann, doch ist dieser angedachte Prozess über den zivilrechtlichen Weg komplex und langwierig. Zudem werden mit den daraus folgenden Vorgaben für Konzessionsgesuche ein administrativer Mehraufwand bei den Transportunternehmen geschaffen.
10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?
    NEIN. Aus Sicht der SOB dürfen zwischen Bahn- und Busverkehren dürfen aufgrund unterschiedlicher Anwendung der Passagierrechte im Verspätungsfall (Bahn ab 60 Minuten, Busse ab 120 Minuten), keine wettbewerbsverzerrenden Vorteile für Fernbusse entstehen. Deshalb sind für beide Verkehrsarten dieselben Vorgaben und Regeln anzuwenden (Art. 61b streichen und Art. 61a für beide Verkehrsarten anwenden).

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?
    JA
12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
    JA, es ist zu unterscheiden, ob eine Verspätung durch eine EVU oder ISB verantwortet wird. Dementsprechend sind auch die Kosten für die Entschädigungen an die Reisenden entsprechend aufzuteilen resp. sollen durch die EVU's bei den ISB rückgefordert werden können.
    Weiters ist auf die Entschädigung bei höherer Gewalt zu verzichten, da solche Ereignisse durch die EVU nicht beeinflusst werden können.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
    JA. Die Konzessionsgesuche für Flughafentransfers (Art. 11 VPB) sollen wie bis anhin den Transportunternehmen zur Vernehmlassung zugestellt werden. Es darf hier keine Benachteiligung des abgeltungsberechtigten Verkehrs, zugunsten von privaten Unternehmen, hingenommen werden.
14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?
    NEIN

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Direktion
Wolframplatz 21
8045 Zürich

Zentrale +41 44 206 45 11
Fax +41 44 206 45 10
www.szu.ch

SZU
Sihltal Zürich Uetliberg Bahn

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Zustelladresse: elektronisch in PDF- und Word-Version an konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 3. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Zustellung der Vernehmlassungsvorlage betreffend Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung) und die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir hiermit gerne wahrnehmen.

Die Vernehmlassungsvorlage OBI-Verordnung können wir grundsätzlich unterstützen. Wir ersuchen Sie aber, unsere Hinweise und insbesondere unsere Anträge im nachfolgenden Fragebogen bei der Konkretisierung der Verordnungsbestimmungen zu berücksichtigen.

Beantwortung des Fragenkatalogs der Vernehmlassungsvorlage:

Trassenvergabestelle

1. *Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?*
   Nein.

2. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Wir sind der Ansicht, dass das Inkasso bei den ISB verbleiben soll, da eine Übertragung gerade aus Sicht einer kleineren ISB keinen Mehrwert erzielen würde. Aus unserer Sicht würde eine Übertragung an die TVS oder einen anderen Dritten nur komplizierter und administrativ aufwändiger werden. Das Inkasso auszugliedern würde bei der SZU bedeuten, dass die finanziellen Mittel nur unnötig noch über die TVS oder einen anderen Dritten verschoben werden müssten. Ebenfalls sehen wir bei der Verrechnung kein Diskriminierungspotenzial und somit wäre ein Verbleib des Inkassos bei den ISB vertretbar.

Systemführerschaft

3. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?*

   Im Rahmen der Gesetzgebung zu OBI wurde im Eisenbahngesetz (EBG) der neue Art. 37 Abs. 2 lit. b EBG verabschiedet. Er sieht betreffend Inhalt und Umfang der Systemaufgabe im Bereich Infrastruktur vor, dass zwischen BAV und der Systemführerin auch der Einbezug der betroffenen Anspruchsgruppen vereinbart wird. Im Verkehrsbereich wurde die Einführung von Systemführerschaften im Verkehrsbereich (Gesetzesentwurf nArt. 18a PBG) vom Parlament im Rahmen der Beratungen des OBI-Gesetzes gestrichen. Dieser Umstand ist bei allfälligen Abgrenzungsfragen oder Schnittstellenproblemen zu berücksichtigen. Wesentlich ist dabei, dass Systemführerschaften im Verkehrsbereich ausgeschlossen bleiben. Weil die Besteller der Verkehrsleistungen von diesen Schnittstellen und Abgrenzungsfragen betroffen, ist der rechtzeitige Einbezug dieser Anspruchsgruppe auf Verordnungsstufe zu regeln. Laut nArt. 37a Abs. 1 KPFV wird nur die Railcom vor Vertragsabschluss zur Stellungnahme eingeladen. Das reicht angesichts der Vorgeschichte zur Streichung von nArt. 18 PBG und dem Umstand, dass eine Schnittstellen- und Abgrenzungsthematik zwischen den Bereichen Infrastruktur und Verkehr bestehen kann, nicht aus.

   Antrag: nArt. 37a Abs. 1 KPFV ist wie folgt zu ergänzen:
   „Das BAV stellt den Vertrag über Systemaufgaben nach Art. 37 EBG vor Unterzeichnung der Railcom **sowie den Bestellern des öffentlichen Personenverkehrs** zur Stellungnahme zu."

4. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   siehe Antwort zu 3.

Mitwirkungsrechte

5. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?*
   Ja.

6. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*
   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. *Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?*
   Ja.

8. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*
   Nein.

Passagierrechte

9. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?*

   Grundsätzlich sind wir mit der vorgeschlagenen Umsetzung einverstanden. Wir ersuchen Sie, die folgenden Anträge zu berücksichtigen:

   Antrag 9.1:
   Die neuen Art. 60a, 61 und 61b VPB seien erst auf den **1. Juli 2021** in Kraft zu setzen.

   Begründung:

   Die Neuregelungen der Entschädigungs- und Erstattungspflichten bei Verspätungen erfordern die Einführung neuer Prozesse und IT-Systeme sowie Ressourcenaufbau zur Abwicklung und Prüfung von Anträgen durch verspätete Reisende. Im Sinne der Einfachheit für die Reisenden und der Kosteneffizienz des Gesamtsystems wird eine gemeinsame Branchenlösung zur Umsetzung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche bei Verspätungen angestrebt. Die Realisierung der Lösung ist zeitintensiv. Zudem ist die Verfügbarkeit von Ist-Fahrplandaten über die gesamte Reisekette eine Voraussetzung für die Prüfung des Anspruchs. Diese sind heute nicht bei allen TU verfügbar. Daher ist eine Umsetzung der Passagierrechte ab 01.07.2020 nicht realisierbar. Die Branchenlösung kann frühestens zum 01.07.2021 realisiert werden.

Antrag 9.2:

Antrag: Es sei ein neuer Artikel zur Datenbearbeitung in der Verordnung zur Personenbeförderung aufzunehmen:

„Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und zwei Jahre gespeichert. Sie dürfen ausgewertet werden zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen."

Begründung:

Den Ausführungen zum Datenschutz in den Erläuterungen kann grundsätzlich zugestimmt werden. Lediglich die Ausführungen zur Zweckbindung der Anträge von Reisenden auf Ausrichtung einer Fahrpreisentschädigung basieren unseres Erachtens auf einer allzu engen Auslegung des Zweckbindungsprinzips.

Der Grundsatz der Zweckbindung besagt, dass Personendaten nur zu dem Zweck bearbeitet werden dürfen, der bei der Beschaffung angegeben wurde, *aus den Umständen ersichtlich* oder gesetzlich vorgesehen ist (Art. 4 Abs. 3 DSG).
Im Zusammenhang mit den Passagierrechten muss der Zweck der Datennutzung den Gesamtprozess umfassen inkl. die Identifikation potenzieller Missbräuche und die Festlegung einer Obergrenze für Entschädigungen bei Abo-Besitzern.
Ein Antrag auf Entschädigung umfasst ohne weiteres auch die Möglichkeit, dass dessen Rechtmässigkeit überprüft werden darf. Weil ein Fahrgast den Antrag auf Entschädigung grundsätzlich bei jedem Verkehrsunternehmen stellen kann, das in die verspätete Reisekette involviert ist, besteht durchaus eine Missbrauchsmöglichkeit, indem mehrere Anträge für dieselbe Verspätung zeitverzögert bei verschiedenen Unternehmen eingereicht werden. Mit dem vorgesehenen zentralen System können solche Missbrauchsfälle vermieden werden. Das bedingt aber, dass die Daten auch für die Missbrauchsbekämpfung über einen bestimmten Zeitraum aufbewahrt werden dürfen. Dieser Zweck der Datenbearbeitung ist nach dem Gesagten für die Betroffenen schon aus den Umständen ersichtlich.
Ähnliches gilt für die Zweckbindung bei Abonnementen. Die Branche sieht einen kundenfreundlichen und effizienten Ansatz zur Entschädigung von Abo-Besitzern vor, der eine unkomplizierte Glaubhaftmachung (Vermutung zugunsten des Antragsstellers) ermöglicht sowie eine Begrenzung des maximalen Auszahlungsbetrags umfasst. Die unkomplizierte Glaubhaftmachung birgt wiederum ein Missbrauchspotenzial, das für die Transportunternehmen überprüfbar sein muss. Die Überprüfbarkeit bedingt die Aufbewahrung über einen bestimmten Zeitraum, damit der bereits erwähnte legitime Zweck der Überprüfung

überhaupt erfüllt werden kann. Die Begrenzung eines Abos als Dauerfahrausweis wiederum bedingt, dass die Anträge auf Entschädigung zumindest während der Gültigkeitsdauer des Abos aufbewahrt und bearbeitet werden können. Auch dieser Bearbeitungszweck dürfte sich für die Betroffenen aus den Umständen ergeben.
Unabhängig davon, ob die genannten Bearbeitungszwecke für die Betroffenen tatsächlich aus den Umständen ersichtlich sind, lässt sich die Einhaltung des Grundsatzes der Zweckbindung auch durch eine entsprechende Information der Reisenden bei der Erhebung der Daten sicherstellen.

Zusammengefasst erlaubt unseres Erachtens die vorgesehene Regelung zu den Passagierrechten auch die beschriebenen, zur korrekten Umsetzung der Regelung erforderlichen Datenbearbeitungen. Da jedoch das BAV in den Erläuterungen eine abweichende Auslegung des Zweckbindungsgrundsatzes vertritt und dadurch Unsicherheit hinsichtlich der Rechtmässigkeit dieser Datenbearbeitungen entsteht, beantragen wir, die entsprechenden Datenbearbeitungen ausdrücklich in der Verordnung zu verankern.

Antrag 9.3:

Die VPB sei um einen zusätzlichen Artikel zur Fahrpreiserstattung mit folgendem Wortlaut zu erweitern:

„Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann."

Begründung:

Die Regelungen betreffend Fahrpreiserstattung und Fahrpreisentschädigung sollten harmonisiert werden. Art. 21a PBG regelt die Fahrpreis*erstattung* bei einer Verspätung, Art. 21b PBG regelt die Fahrpreis*entschädigung* bei einer Verspätung. Art. 21b PBG wird mit dem neuen Art. 61 VPB konkretisiert. Für Art. 21a PBG fehlt eine entsprechende Konkretisierung.

Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Aus unserer Sicht sollten die Voraussetzungen für die Erstattung jenen für die Entschädigung entsprechen. Auch die EU-Verordnung EG1371/2007 Art. 16 sieht eine Erstattung erst bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten vor. Es ist deshalb die Vermutung aufzustellen, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann, wenn eine Verspätung weniger als 60 Minuten beträgt. Das schliesst nicht

aus, dass eine Erstattung erfolgen kann, wenn die Verspätung weniger als 60 Minuten beträgt und ein Reisender glaubhaft machen kann, dass der Zweck nicht mehr erfüllt werden kann.

Antrag 9.4:

nArt. 60 Abs. 4 Satz 2 VPB sei zu präzisieren:

„Die Unternehmen können einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf ***pro Einzelfall*** höchstens 10 Franken betragen."

Begründung:

In den Erläuterungen wird auf S. 13 darauf hingewiesen, dass *jede einzelne Forderung* wegen einer Verspätung den Mindestbetrag erreichen muss. Um Missverständnisse auszuschliessen, empfiehlt es sich, diese Präzisierung in den Verordnungstext aufzunehmen.

Antrag 9.5:

nArt. 61 VPB sei um einen neuen Absatz zu ergänzen, wonach ein Unternehmen keine Entschädigung zahlen muss, wenn es nachweisen kann, dass der Schaden auf ein Verschulden der reisenden Person zurückzuführen ist oder auf Umständen beruht, die es nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte. Zu diesen Umständen gehören auch Verspätungen aufgrund von mutwillig herbeigeführten Verspätungen bei Extrazügen (z.B. Fanzüge bei Sportveranstaltungen)

Begründung:

Die KTU sind bei der Erbringung der Leistung externen unvorhersehbaren Einflüssen wie z.B. Naturereignissen ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen können. Erleidet eine reisende Person aufgrund solcher Umstände eine Verspätung am Zielort, soll der Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden. Dasselbe gilt dann, wenn die Verspätung durch den Reisenden verschuldet wurde. Auch sollte verhindert werden, dass Extrazüge, die für Sportveranstaltungen eingesetzt werden, durch mutwilliges Betätigen der Notbremse oder sonstige Handlungen, die zu einer Verspätung führen, zu einem Entschädigungsanspruch führen.

Antrag 9.6: nArt. 55b Abs. 1f VPB sei wie folgt zu präzisieren:

„f. ***Im Fernverkehr die*** Verfügbarkeit von Sitzen in erster und zweiter Klasse sowie von Liege- und Schlafwagen;"

Begründung:

Gemäss Art. 55b Abs. 1f VPB sollen die konzessionierten Unternehmen vor der Fahrt die Verfügbarkeit von Sitzen in erster und zweiter Klasse bekannt geben. Dies ist im Orts- und Regionalverkehr nicht umsetzbar.

Antrag 9.7: nArt. 61a Abs. 2 lit. b VPB sei wie folgt zu präzisieren:

„b. die ***angemessene*** Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft …"

Begründung

Die KTU sollen gemäss Art. 21d PBG für die unmittelbaren Schäden wie Unterkunft und Verpflegung haften und gemäss dem neuen Art. 61a Absatz 2 lit. b VPB eine kostenlose Unterbringung in einem Hotel anbieten, sofern die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind. Gemäss heutiger gelebter Praxis und CIV Art. 32 ist hier ein angemessener Umfang zu berücksichtigen.

10. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?*

    Ja.

11. *Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?*

    Ja.

12. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

    Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. *Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

Antrag: nArt. 11 Abs. 2 VPB sei wie folgt zu präzisieren:

„Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ***nicht wesentlich konkurrenzieren***."

Begründung:

Bisher wurde das Thema „Flughafentransfer" in Art. 11 Abs. 2 VPB in Übereinstimmung mit dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB geregelt: Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass sie keine bestehenden und *von der öffentlichen Hand mitfinanzierten* Verkehrsangebote *wesentlich konkurrenzieren.*

Neu wird präziser beschrieben, was Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand bedeutet und dass es sich um das Verkehrsangebot des Regionalverkehrs handelt.

Mit dieser Präzisierung sind wir einverstanden. Die zweite Änderung, wonach vermutet wird, dass Flughafentransfers das Verkehrsangebot *„ergänzen"* statt wie bisher *„nicht wesentlich konkurrenzieren"* lehnen wir jedoch ab.

Die weit offene Formulierung „ergänzen" an Stelle von „nicht wesentlich konkurrenzieren" würde auch Flughafentransfers erlauben, die das öffentliche Verkehrsangebot durchaus konkurrenzieren, beispielsweise durch eine Parallelführung zum bestehenden Netz. In den Erläuterungen findet sich denn auch keine Begründung für diese Praxisänderung. Im neuen Art. 11 Abs. 2 VPB sollte daher in Übereinstimmung mit der bisherigen Bestimmung und dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB weiterhin von „nicht wesentlich konkurrenzieren" gesprochen werden.

14. *Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?*

Nein.

Bei Rückfragen steht Ihnen Herr Dr. Marco Lüthi (044 206 45 40) sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG

Dr. Marco Lüthi
Direktor

Jens Osswald
Bereichsleiter Finanzen

Rückmeldung Thurbo AG zu:

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

Ja

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja, und zwar hinsichtlich der Definition des Begriffs Kapazität und dem Zusammenspiel mit NNK und NNP. Ein NNK und NNP wird (bislang) konfliktfrei geplant und nimmt damit Rücksicht auf die vorhandenen Kapazitäten (im Sinne der bisherigen fahrplanbasierten Planungsmethodik in der Schweiz). Die im Verordnungstext nun erwähnte mögliche Überlastung von Strecken kann somit theoretisch gar nie eintreten. Vielmehr wäre von einer quantitativen oder qualitativen Trassennachfrage, welche nicht befriedigt werden kann, zu sprechen.

Ferner ist zu klären, warum lediglich von Streckenüberlastungen die Rede ist und Knoten gänzlich fehlen.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

Ja.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Grundsätzlich ist es sehr begrüssenswert, dass auch im kurz- und mittelfristigen Bereich der Investitionspläne ein Mitwirkungsrecht eingeräumt, resp. dieses gestärkt werden soll. Es ist jedoch einzugrenzen, welche „Anliegen“ (Art. 24 KPFV) ein Unternehmen einbringen kann; insb. hinsichtlich der Abgrenzung zum STEP-Planungsprozess und der hier stattfindenden Angebotsplanung.

Die bisherige Praxis der Infrastrukturbetreiber stellt sicher, dass EVUs bei Massnahmen, die Auswirkungen auf Fahrplan, Fahrzeugeinsatz, Betriebsprozesse oder Kunden der EVUs in die Vernehmlassung zu Anforderungsprofil, Vorprojekt und Unterlagen zur Planauflage einbezogen werden, etwa bei Perronum-/ausbauten, Änderungen bei Abstellanlagen oder für die EVUs relevante Veränderungen bei Sicherungsanlagen. Die Neuregelung darf nicht dazu führen, dass

der Einbezug neu auf die Mitwirkungsrechte gem. Art 24 KPFV eingeschränkt wird und damit keine Vernehmlassung bei den EVUs mehr erfolgt.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Die Ergänzung des Art. 11b NZV begrüssen wir insofern, dass eine rechtzeitige Ankündigung von bedeutenden Einschränkungen verbindlich vorgeschrieben wird. Thurbo AG würde es aber begrüssen, wenn nebst der Veröffentlichung und dem bilateralen „Frage-Antwort-Austausch" zwischen Unternehmung und ISB ein institutionalisierter Austausch unter Federführung des BAV/der Trassenvergabestelle erfolgen würde.

Seitens EVU und im Sinne der Kundeninformation wäre eine Präzisierung von Art. 11b, Abs. 6 im Hinblick auf die unmittelbare Verständigung von Sperrungen deutlich hilfreicher. Wir haben folgenden Ergänzungsvorschlag: *„Gibt die Infrastrukturbetreiberin eine Sperrung oder deren Änderung nicht rechtzeitig bekannt* ***und ermöglicht keine rechtzeitige Anpassung und Publikation der Fahrpläne 60Tage vor Zugfahrt****, so entschädigt sie die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die dadurch entstandenen Mehrkosten und Mindererlöse mit einer Pauschale. Das BAV regelt die Berechnung der Pauschale."*
Hintergrund: Bezieht sich die Frist nur auf die rechtzeitige Bekanntgabe, ist die rechtzeitige Planung und Anpassung des Fahrplans keineswegs gesichert. Die Praxis zeigt, dass Sperrungen zwar frühzeitig bekanntgegeben werden, mit dieser Information allein aber keinerlei planerische Vorarbeiten oder Anpassungen des Fahrplans möglich sind. Dies kann erst dann erfolgen, wenn innerhalb der Planungssysteme seitens ISB die Arbeiten gestartet werden. Dementsprechend sollte auch der Anreiz für die ISB so gesetzt werden, dass sie alle Bestrebungen darauf ausrichtet, diese kundenwirksame Frist einzuhalten (dazu gehören auch kurzfristige Absagen oder Änderungen der Massnahmen).

Nebst der verbindlichen Einhaltung von Fristen regen wir an, ggf. in einer weiteren Überarbeitung der NZV, Anreize zu setzen, dass Baumassnahmen sinnvoll gebündelt und zeitlich koordiniert umgesetzt werden sollen und Kapazitätseinschränkungen auf ein und derselben Infrastruktur nicht mehrmals in kurzen Abständen stattfinden.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Ja.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Die Aufzählung der Informationsinhalte im vorgeschlagenen Art. 55b VPB ist sehr detailliert. Unseres Erachtens genügt der zu Grunde liegende Art 15a PBG, welcher die Informationspflicht vor und während der Reise allgemein, aber mit speziellem Hinweis auf Verspätungen und Ausfälle regelt. Sollte sich zeigen, dass die Transportunternehmen die allgemein gehaltene Bestimmung von Art 15a PBG nur unzureichend umsetzen, kann nötigenfalls später eine Konkretisierung in der VPB aufgenommen werden.

In Bezug auf Art. 55c Abs. 2 VPB sind die Begriffe „beteiligte Unternehmen" bzw. „betroffenen Unternehmen" nicht eindeutig. So könnte es sich um das Eisenbahnverkehrsunternehmen als Vertragspartner gemäss Transportvertrag handeln, bei Infrastrukturstörungen aber auch um den verursachenden Infrastrukturbetreiber. Ansprüche aus dem Transportvertrag können hingegen nur gegenüber dem Vertragspartner, also dem EVU, geltend gemacht werden. Zudem muss sichergestellt werden, dass das gegenüber dem Reisenden gemäss Transportvertrag verantwortliche Transportunternehmen von der Beschwerde Kenntnis hat, um Verbesserungsmassnahmen anstossen und somit erneute Folgewirkungen vermeiden zu können.
Daher stellen wir den Antrag, die Formulierung wie folgt zu ändern: „**Das von der Beschwerde betroffene Transportunternehmen, welches auch formell als Vertragspartei im Transportvertrag agiert,** gibt innerhalb eines Monats ab Einreichung…".

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Nein, es leuchtet nicht ein, weshalb hier andere und vor allem teils für Kunden nachteiligere Regeln zur Anwendung kommen sollen als beim konzessionierten Verkehr und im bewilligungspflichtigen Eisenbahnverkehr.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Ja.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

a) Im Erläuterungsbericht wird erklärt, warum auf der Schiene auch bei höherer Gewalt Anspruch auf Fahrpreisentschädigung besteht. Gleichzeitig wird erläutert, dass beim grenzüberschreitenden Linienbusverkehr nur die Abfahrtszeit als Kriterium herangezogen werden kann, dies aufgrund der Unwägbarkeiten auf der Strecke (u.a. Witterung). Diese Argumentation ist nicht konsistent.

   Daher schliessen wir uns der Stellungnahme des Branchenvertreters ch-direct an. Hierin wird der Antrag nach einem neuen Absatz zur Fahrpreisentschädigung in der VPB gestellt, wonach das Unternehmen keine Entschädigung zahlen muss, wenn es beweist, dass der Schaden auf ein Verschulden der reisenden Person zurückzuführen ist oder auf Umständen

beruht, die das Unternehmen nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte. Diese Forderung können wir nur unterstreichen.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass ein nicht unerheblicher Teil der Verspätungen oder Zugausfälle nicht durch das EVU, sondern durch den Infrastrukturbetreiber verursacht wird. Der Aufwand im Zuge der Fahrgastrechte, insbesondere für Fahrpreisentschädigungen, entstünde gemäss OBI-VO jedoch einzig und allein bei den EVU als konzessionierte TU.

Wir beantragen daher die Aufnahme einer Regelung, durch welche, bei bedeutenden Ereignissen im Verantwortungsbereich des Infrastrukturbetreibers, eine sachgerechte Verrechnung von erheblichen Aufwandsbeträgen für Fahrpreisentschädigungen an das verursachende Infrastrukturunternehmen ermöglicht wird.

b) Ergänzend schliessen wir uns folgenden Anträgen aus der Stellungnahme von ch-direct samt deren Begründung an:

- Es ist ein neuer Absatz u den Inkraftsetzungsbestimmungen aufzunehmen, da die Voraussetzungen für die Umsetzung durch die Branche erst noch geschaffen werden müssen: „3 Die folgenden Bestimmungen treten am 1. Juli 2021 in Kraft: Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung: Art. 60a, 61 und 61b VPB."
- Es ist ein neuer Artikel zur Datenbearbeitung in der VPB aufzunehmen:

  „Datenbearbeitung (Art 21a und 21b PBG)

  Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und zwei Jahre gespeichert. Sie dürfen ausgewertet werden zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen."
- Es ist ein neuer Artikel zur Fahrpreiserstattung in der Verordnung zur Personenbeförderung aufzunehmen (damit Anspruchskriterien für Erstattungen und Entschädigungen eindeutig sind und lediglich das Kriterium «Verspätung von mindestens 60 Minuten» gilt):

  „Fahrpreiserstattung (Art. 8 Abs. 2 und Art. 21a PBG)

  Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann."
- Art. 61a Abs. 2b ist wie folgt zu ändern:

  „die angemessene Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft (…)"

  Zur Datenbearbeitung (Art. 21a und 21b PBG) beantragt Thurbo zudem, dass die ursächlichen Ereignisse und Gründe der Beschwerden zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit bzw. zur Vermeidung wiederkehrender Beschwerden in anonymer Form ausgewertet werden können.

c) In Art. 61 VPB Abs. 5 ist vorgesehen, dass Reisende keinen Anspruch auf Entschädigung haben, wenn sie bereits vor dem Kauf des Fahrausweises über eine Verspätung informiert wurden; oder mit weniger als 60 Minuten Verspätung am Zielort ankommen. Wir weisen darauf hin, dass es im Rahmen des automatischen Ticketings (Postpaid-Ticketing wie z.B. mit

FAIRTIQ, EasyRide oder Lezzgo) unklar sein könnte, welcher Moment als Kaufzeitpunkt für das Billett gilt.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Ja. Die in Art. 11 VPB aufgestellte Hypothese bzw. Vermutung, dass Flughafentransfers die von der öffentlichen mitfinanzierten Angebote des RPV ergänzen, teilen wir nicht. Viel mehr nehmen wir an, dass insbesondere in Randstunden fahrplanmässige Flughafentransfers die Wirtschaftlichkeit von Randstundenangeboten auf der Schiene beeinträchtigen können, im Fall von Thurbo beispielsweise bei den letzten Verbindungen nach 22 Uhr zwischen dem Flughafen Zürich und Zieldestinationen in den Kantonen Thurgau und St.Gallen, umgekehrt ebenfalls am frühen Morgen aus diesem Raum zum Flughafen Zürich.

Wir fordern daher, dass Konzessionsgesuche zu fahrplanmässigen Flughafentransfers weiterhin bei betroffenen Transportunternehmungen in Vernehmlassung gegeben werden.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif à l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Service d'attribution des sillons

1. Est-ce que les compétences et les tâches du service d'attribution des sillons sont définies avec suffisamment de clarté ? oui
2. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ? non

Maîtrises de systèmes

3. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de maîtrises de systèmes vous paraît suffisante ? oui
4. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ? non

Droits de participation

5. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante ? Oui
6. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ? Non

Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (nouveau RailCom)

7. Êtes-vous d'accord avec les adaptations d'ordonnances relatives à RailCom ? oui
8. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ? non

Droits des passagers

1. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le trafic soumis à concession ? oui, avec le commentaire suivant : à l'art. 55*b* OTV, il est mentionné que l'entreprise doit fournir des informations sur les conditions de la course présentant le prix le plus avantageux. Cette mention ne prend pas suffisamment en compte les services de billetterie automatique (Fairtiq par exemple) dont l'objectif est de calculer le tarif le plus avantageux APRES la course et non pas avant, en tenant compte de la consommation effective sur une journée entière par exemple. Nous proposons de rajouter le terme « indicatif » à l'alinéa c.
2. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation ? Nous ne pouvons pas nous prononcer car l'entreprise n'opère pas dans ce type de transport.
3. Estimez-vous judicieux que la branche fixe les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements ? Oui, uniquement pour des perturbations significatives non planifiées.
4. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ?

Autres remarques :

5. Avez-vous des remarques par rapport aux autres thèmes du projet ? Non
6. Voyez-vous d'autre mesures à prendre ? non

Merci pour votre compréhension et meilleures salutations

Carole Froidevaux

Carole Froidevaux
Assistante de direction

Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA
Secrétariat général / Secrétariat de direction
Rte du Vieux-Canal 6 – 1762 Givisiez
Adresse postale :
Case postale 1536 – 1701 Fribourg
carole.froidevaux@tpf.ch – +41 26 351 03 67
tpf.ch

Anticipé par e-mail à konsultationen@bav.admin.ch
et par courrier
DETEC
Office fédéral des transports OFT
Abteilung Politik
Case postale
3003 Berne

Direction Marketing, Vente et Communication
Marc Defalque
Directeur

T. +41 22 308 34 56
F. +41 22 308 34 00
Defalque.m@tpg.ch

Grand-Lancy, le 24 octobre 2019

Notre référence : #283'151

Prise de position suite à la mise en consultation de l'avant-projet Droit des passagers

Madame, Monsieur,

Avec l'adoption de la LTV révisée le 28.09.2018, le législateur a opté pour une extension des droits des passagers sur la base de la réglementation européenne. Ainsi, la consultation concernant le projet d'ordonnance court jusqu'au 24.10.2019. Les dispositions légales devraient entrer en vigueur le 01.07.2020.

L'extension des droits des passagers a des conséquences importantes pour le domaine des transports de voyageurs notamment pour nos services informatiques et relation clientèle. En particulier, les droits et obligations en matière de retards sur l'ensemble de la chaîne de voyages nécessitent une solution commune à la branche de transport et le développement de nouveaux systèmes informatiques.

Fort de ce constat, nous vous prions de trouver ci-dessous les remarques suivantes :

Remarques de forme concernant la traduction française du projet d'ordonnance :

- Une erreur de traduction s'est glissée à l'art. 61a al. 2 OTV (Version française) par rapport aux versions allemandes et italiennes. Il est indiqué 6 minutes au lieu de 60 minutes.

- Il y a une différence entre l'art. 61 et 61a OTV mais qu'on ne retrouve pas dans la version allemande et italienne. Dans le rapport explicatif, ce n'est pas clair non plus (nous soulignons en rouge).

Art. 61 Indemnisation
(art. 8, al. 2, et art. 21*b* LTV)
1 Lors d'un retard de 60 à 119 minutes, l'indemnisation en trafic concessionnaire et en transport ferroviaire international autorisé s'élève à au moins 25 pour-cent du prix de transport payé et à au moins 50 pour-cent du prix de transport payé lors d'un retard de 120 minutes et plus.

Art. 61a Retards: assistance
(art. 8, al. 2, et 21*c* LTV)
1 En cas de retard au départ ou à l'arrivée en trafic concessionnaire ou en transport international ferroviaire, l'entreprise informe immédiatement les voyageurs de la situation ainsi que de l'heure de départ ou d'arrivée estimée.

Rapport explicatif page 11
Les art. 61 et 61*a* OTV sont fondés sur les délégations prévues aux art. 8, al. 2, et 21*b*, LTV. Ils s'appliquent donc à la fois au transport concessionnaire et en principe également au transport international de voyageurs soumis à autorisation.

Pour le surplus, nous vous renvoyons entièrement à la prise de position de l'Union des transports publics que nous faisons notre.

Nous vous réitérons nos remerciements pour cette consultation et restons à votre disposition pour tout complément d'information.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Marc Defalque
Directeur Marketing, Vente et Communication

p.o.

Marie-Paule Bruynooghe
Responsable service juridique

RÉPONSE AUX QUESTIONS SUR LE PROJET MIS EN CONSULTATION PAR LE DETEC À PROPOS DE L'ORDONNANCE SUR L'ORGANISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE.

Pour donner suite au courriel transmis par le DETEC en date du 2 juillet 2019 relatif au sujet cité en titre, voici la prise de position de transN. La consultation amène les remarques suivantes :

A. Service d'attribution des sillons :

1. Est-ce que les compétences et les tâches du service d'attribution des sillons sont définies avec suffisamment de clarté ?

   Les compétences et les tâches du SAS sont bien définies, pas de commentaire particulier.

2. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?
   -

B. Maîtrises de systèmes

3. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de maîtrise de systèmes vous paraît suffisante ?
   Oui, les éléments proposés nous paraissent suffisants, pas de commentaire particulier.

4. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?
   -

C. Droits de participation

5. Est-ce que la concrétisation proposée en matière de droits de participation vous paraît suffisante ?

   Oui, les éléments proposés nous paraissent suffisants, pas de commentaire particulier.

6. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?
   -

D. Commission d'arbitrage dans le domaine de chemins de fer (nouveau RailCom)

7. Etes-vous d'accord avec les adaptations d'ordonnances relatives à RailCom ?

   Oui.

8. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?
   -

E. Droits des passagers

9. Etes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le trafic soumis à concession ?

Les questions 9,10,11,12 amènent les remarques suivantes :

- *Les critères de droit à un remboursement ou à une indemnisation devraient être univoques, uniformes dans la branche notamment en lien avec les détenteurs d'abonnements, et comprendre uniquement les retards de 60 minutes au minimum.*

- *Les retards dus à un cas de force majeure ne devraient pas donner droit à une indemnisation*

- *Les demandes de remboursement ou d'indemnisation devraient pouvoir être conservées pendant 2 ans afin d'être en mesure d'identifier les demandes illégitimes, en particulier de la part de détenteurs d'abonnements.*

- *Les nouvelles disposition devraient entrer en vigueur seulement à la mi-2021 afin de disposer de suffisamment de temps pour mettre en place la solution de branche nécessaire.*

- *Il convient de veiller à la mise en place d'un outil qui n'alourdisse pas inutilement la charge de travail administratif ainsi que le système de contrôle.*

- *Dans le cas où le retard est dû à une autre entreprise, le processus de rétrocession des sommes remboursées devrait être simplifiée. Par exemple, comment vérifier qu'un voyageur a été informé d'un retard avant qu'il ait acheté un billet ? et Comment gérer ceci dans le cas des personnes ayant des abonnements ?*

- *Il convient de préciser si le droit au dédommagement s'applique dans le cas où le passager a voyagé avec plusieurs moyens de transports et qu'un retard minime en début de chaîne a provoqué une arrivée avec 1h de retard à destination en raison de la faible cadence de la ligne en bout de chaîne.*
  Ex : Par exemple, je prends un bus urbain à Neuchâtel, Place Pury pour Neuchâtel, Gare (Nord) pour ensuite prendre le train pour Genève depuis la gare de Neuchâtel. Mon bus a 3 minutes de retard et je manque mon train pour Genève. Comme il n'y a qu'un train direct par heure entre Neuchâtel et Genève, j'arrive finalement à destination avec 60 min de retard par rapport à ce que j'avais prévu. Le droit à l'indemnisation s'applique-t-il ?

10. Etes-vous d'accord avec la mise en œuvre des droits des passagers dans le transport par bus transfrontalier soumis à autorisation ?

Cf question 9.

11. Estimez-vous judicieux que la branche fixe les conditions d'indemnisation pour les titulaires d'abonnements ?

Cela nous semble judicieux. Il nous semble primordial que ces conditions soient uniformes dans la branche. Compléments cf question 9.

12. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?

-

F. Autres remarques

13. Avez-vous des remarques par rapport aux autres thèmes du projet ?

-

14. Voyez-vous d'autres mesures à prendre ?

-

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation
UVEK
Zustelladresse: elektronisch in PDF und Word-Version an
konsultationen@bav.admin.ch

Glattbrugg, 18. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Zustellung der Vernehmlassungsvorlage betreffend Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung) und vor allem für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Vernehmlassungsvorlage OBI-Verordnung können wir grundsätzlich unterstützen.

Wir ersuchen Sie aber, unsere Hinweise und insbesondere unsere Anträge im nachfolgenden Fragebogen bei der Konkretisierung der Verordnungsbestimmungen zu berücksichtigen.

Beantwortung des Fragenkatalogs der Vernehmlassungsvorlage:

Trassenvergabestelle

1. *Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?*
   Ja.

2. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*
   Nein.

Systemführerschaft

3. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?*
   Im Rahmen der Gesetzgebung zu OBI wurde im Eisenbahngesetz (EBG) der neue Art. 37 Abs. 2 lit. b EBG verabschiedet. Er sieht betreffend Inhalt und Umfang der Systemaufgabe im Bereich Infrastruktur vor, dass zwischen BAV und der Systemführerin auch der Einbezug der betroffenen Anspruchsgruppen vereinbart wird. Im Verkehrsbereich wurde die Einführung von

VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG • Sägereistrasse 24 • Postfach • 8152 Glattbrugg
T 044 809 56 00 • info@vbg.ch • vbg.ch

Systemführerschaften im Verkehrsbereich (Gesetzesentwurf nArt. 18a PBG) vom Parlament im Rahmen der Beratungen des OBI-Gesetzes gestrichen. Dieser Umstand ist bei allfälligen Abgrenzungsfragen oder Schnittstellenproblemen zu berücksichtigen. Wesentlich ist dabei, dass Systemführerschaften im Verkehrsbereich ausgeschlossen bleiben. Weil die Besteller der Verkehrsleistungen von diesen Schnittstellen und Abgrenzungsfragen betroffen sind, ist der rechtzeitige Einbezug dieser Anspruchsgruppe auf Verordnungsstufe zu regeln. Laut nArt. 37a Abs. 1 KPFV wird nur die Railcom vor Vertragsabschluss zur Stellungnahme eingeladen. Das reicht angesichts der Vorgeschichte zur Streichung von nArt. 18 PBG und dem Umstand, dass eine Schnittstellen- und Abgrenzungsthematik zwischen den Bereichen Infrastruktur und Verkehr bestehen kann, nicht aus.

Antrag: nArt. 37a Abs. 1 KPFV ist wie folgt zu ergänzen:
„Das BAV stellt den Vertrag über Systemaufgaben nach Art. 37 EBG vor Unterzeichnung der Railcom **sowie den Bestellern des öffentlichen Personenverkehrs** zur Stellungnahme zu."

4. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*
   siehe Antwort zu 3.

Mitwirkungsrechte

Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

5. **Antrag zu Art. 24 KPFV Abs. 4:**
   Es sei eine Formulierung zu wählen, dass die ISB verpflichtet, den EVU vorgängig die Planung der Investitionsvorhaben auf ihren Netzen bekanntzugeben und *vorgängig aktiv* auf die Mitwirkungsrechte hinzuweisen.

   Begründung:
   Art. 24 KPFV ist mit Blick auf Art. 37 nEBG unzureichend ausformuliert.
   Art. 37a Abs. 1 nEBG lautet:
   „Die Infrastrukturbetreiberin *räumt* den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern bei der Planung von Investitionsvorhaben auf ihrem Netz *ein Mitwirkungsrecht ein*."
   Die in Art. 24 Abs. 4 KPFV beschriebenen „Mitwirkungsrechte" sind keine eingeräumten Mitwirkungsrechte, sondern primär Informationsrechte für die EVU. Sie setzen voraus, dass das EVU von sich aus interveniert. Damit wird dem Wortlaut des Gesetzes nicht Genüge getan. Es widerspricht zudem der Absicht des Gesetzgebers, der in der Botschaft eine Unterscheidung zwischen

Informations- und Mitwirkungsrechten getroffen hat und die ISB verpflichtet, die Mitwirkungsrechte einzuräumen (Botschaft S. 68; Auszug aus der Botschaft):
„Art. 37a Mitwirkungsrecht
Die EVU und Anschliesser haben ein *Informations- und Mitwirkungsrecht.* Dieses ist auf Gesetzesstufe verankert. Die *ISB* sind gemäss Art. 9u Absatz 2 *verpflichtet*, ihre Investitionspläne offenzulegen und den EVU und Anschliessern das *Recht auf Mitsprache einzuräumen*. …"
Weil die ISB nach Art. 37a EBG *verpflichtet* sind, Mitwirkungsrechte *einzuräumen*, reicht es nicht aus, dass die ISB die Informationen nur dann preisgibt, wenn ein Unternehmen „sein Mitwirkungsrecht nach Art. 37a EBG ausüben will". Vielmehr sollte das ISB auf Verordnungsstufe verpflichtet werden, den betroffenen EVU die geplanten Investitionen und Investitionspläne sowie die Mitwirkungsrechte aktiv und vorgängig bekanntzugeben, um die Gefahr auszuschliessen, dass die Mitwirkungsrechte nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können.

6. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*
   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. *Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?*
   Ja.

8. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*
   Nein.

Passagierrechte

9. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?*
   Grundsätzlich sind wir mit der vorgeschlagenen Umsetzung einverstanden. Wir ersuchen Sie, die folgenden Anträge zu berücksichtigen:

   Antrag 9.1:
   Die neuen Art. 60a, 61 und 61b VPB seien erst auf den **1. Juli 2021** in Kraft zu setzen.

   Begründung:
   Die Neuregelungen der Entschädigungs- und Erstattungspflichten bei Verspätungen erfordern die Einführung neuer Prozesse und IT-Systeme sowie Ressourcenaufbau zur Abwicklung und Prüfung von Anträgen durch verspätete Reisende. Im Sinne der Einfachheit für die Reisenden und der Kosteneffizienz des Gesamtsystems wird eine gemeinsame Branchenlösung zur Umsetzung

der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche bei Verspätungen angestrebt. Die Realisierung der Lösung ist zeitintensiv. Zudem ist die Verfügbarkeit von Ist-Fahrplandaten über die gesamte Reisekette eine Voraussetzung für die Prüfung des Anspruchs. Diese sind heute nicht bei allen TU verfügbar. Daher ist eine Umsetzung der Passagierrechte ab 01.07.2020 nicht realisierbar. Die Branchenlösung kann frühestens zum 01.07.2021 realisiert werden.

Antrag 9.2:

Antrag: Es sei ein neuer Artikel zur Datenbearbeitung in der Verordnung zur Personenbeförderung aufzunehmen:
„Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und zwei Jahre gespeichert. Sie dürfen ausgewertet werden zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen."

Begründung:
Den Ausführungen zum Datenschutz in den Erläuterungen kann grundsätzlich zugestimmt werden. Lediglich die Ausführungen zur Zweckbindung der Anträge von Reisenden auf Ausrichtung einer Fahrpreisentschädigung basieren unseres Erachtens auf einer allzu engen Auslegung des Zweckbindungsprinzips.

Der Grundsatz der Zweckbindung besagt, dass Personendaten nur zu dem Zweck bearbeitet werden dürfen, der bei der Beschaffung angegeben wurde, *aus den Umständen ersichtlich* oder gesetzlich vorgesehen ist (Art. 4 Abs. 3 DSG).
Im Zusammenhang mit den Passagierrechten muss der Zweck der Datennutzung den Gesamtprozess umfassen inkl. die Identifikation potenzieller Missbräuche und die Festlegung einer Obergrenze für Entschädigungen bei Abo-Besitzern.
Ein Antrag auf Entschädigung umfasst ohne weiteres auch die Möglichkeit, dass dessen Rechtmässigkeit überprüft werden darf. Weil ein Fahrgast den Antrag auf Entschädigung grundsätzlich bei jedem Verkehrsunternehmen stellen kann, das in die verspätete Reisekette involviert ist, besteht durchaus eine Missbrauchsmöglichkeit, indem mehrere Anträge für dieselbe Verspätung zeitverzögert bei verschiedenen Unternehmen eingereicht werden. Mit dem vorgesehenen zentralen System können solche Missbrauchsfälle vermieden werden. Das bedingt aber, dass die Daten auch für die Missbrauchsbekämpfung über einen bestimmten Zeitraum aufbewahrt werden dürfen. Dieser Zweck der Datenbearbeitung ist nach dem Gesagten für die Betroffenen schon aus den Umständen ersichtlich.
Ähnliches gilt für die Zweckbindung bei Abonnementen. Die Branche sieht einen kundenfreundlichen und effizienten Ansatz zur Entschädigung von Abo-Besitzern vor, der eine unkomplizierte

Glaubhaftmachung (Vermutung zugunsten des Antragsstellers) ermöglicht sowie eine Begrenzung des maximalen Auszahlungsbetrags umfasst. Die unkomplizierte Glaubhaftmachung birgt wiederum ein Missbrauchspotenzial, das für die Transportunternehmen überprüfbar sein muss. Die Überprüfbarkeit bedingt die Aufbewahrung über einen bestimmten Zeitraum, damit der bereits erwähnte legitime Zweck der Überprüfung überhaupt erfüllt werden kann. Die Begrenzung eines Abos als Dauerfahrausweis wiederum bedingt, dass die Anträge auf Entschädigung zumindest während der Gültigkeitsdauer des Abos aufbewahrt und bearbeitet werden können. Auch dieser Bearbeitungszweck dürfte sich für die Betroffenen aus den Umständen ergeben. Unabhängig davon, ob die genannten Bearbeitungszwecke für die Betroffenen tatsächlich aus den Umständen ersichtlich sind, lässt sich die Einhaltung des Grundsatzes der Zweckbindung auch durch eine entsprechende Information der Reisenden bei der Erhebung der Daten sicherstellen.

Zusammengefasst erlaubt unseres Erachtens die vorgesehene Regelung zu den Passagierrechten auch die beschriebenen, zur korrekten Umsetzung der Regelung erforderlichen Datenbearbeitungen. Da jedoch das BAV in den Erläuterungen eine abweichenden Auslegung des Zweckbindungsgrundsatzes vertritt und dadurch Unsicherheit hinsichtlich der Rechtmässigkeit dieser Datenbearbeitungen entsteht, beantragen wir, die entsprechenden Datenbearbeitungen ausdrücklich in der Verordnung zu verankern.

Antrag 9.3:

Die VPB sei um einen zusätzlichen Artikel zur Fahrpreiserstattung mit folgendem Wortlaut zu erweitern:

„Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann."

Begründung:
Die Regelungen betreffend Fahrpreiserstattung und Fahrpreisentschädigung sollten harmonisiert werden. Art. 21a PBG regelt die Fahrpreis*erstattung* bei einer Verspätung, Art. 21b PBG regelt die Fahrpreis*entschädigung* bei einer Verspätung. Art. 21b PBG wird mit dem neuen Art. 61 VPB konkretisiert. Für Art. 21a PBG fehlt eine entsprechende Konkretisierung.

Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61

VPB haben Reisende Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Aus unserer Sicht sollten die Voraussetzungen für die Erstattung jenen für die Entschädigung entsprechen. Auch die EU-Verordnung EG1371/2007 Art. 16 sieht eine Erstattung erst bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten vor. Es ist deshalb die Vermutung aufzustellen, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann, wenn eine Verspätung weniger als 60 Minuten beträgt. Das schliesst nicht aus, dass eine Erstattung erfolgen kann, wenn die Verspätung weniger als 60 Minuten beträgt und ein Reisender glaubhaft machen kann, dass der Zweck nicht mehr erfüllt werden kann.

Antrag 9.4:
nArt. 60 Abs. 4 Satz 2 VPB sei zu präzisieren:
„Die Unternehmen können einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf ***pro Einzelfall*** höchstens 10 Franken betragen."

Begründung:
In den Erläuterungen wird auf S. 13 darauf hingewiesen, dass *jede einzelne Forderung* wegen einer Verspätung den Mindestbetrag erreichen muss. Um Missverständnisse auszuschliessen, empfiehlt es sich, diese Präzisierung in den Verordnungstext aufzunehmen.

Antrag 9.5:

nArt. 61 VPB sei um einen neuen Absatz zu ergänzen, wonach ein Unternehmen keine Entschädigung zahlen muss, wenn es nachweisen kann, dass der Schaden auf ein Verschulden der reisenden Person zurückzuführen ist oder auf Umständen beruht, die es nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte. Zu diesen Umständen gehören auch Verspätungen aufgrund von mutwillig herbeigeführten Verspätungen bei Extrazügen (z.B. Fanzüge bei Sportveranstaltungen)

Begründung:
Die KTU sind bei der Erbringung der Leistung externen unvorhersehbaren Einflüssen wie z.B. Naturereignissen ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen können. Erleidet eine reisende Person aufgrund solcher Umstände eine Verspätung am Zielort, soll der Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden. Dasselbe gilt dann, wenn die Verspätung durch den Reisenden verschuldet wurde. Auch sollte verhindert werden, dass Extrazüge, die für Sportveranstaltungen eingesetzt werden, durch mutwilliges Betätigen der Notbremse oder sonstige Handlungen, die zu einer Verspätung führen, zu einem Entschädigungsanspruch führen.

Antrag 9.6: nArt. 55b Abs. 1f VPB sei wie folgt zu präzisieren:

„f. ***Im Fernverkehr die*** Verfügbarkeit von Sitzen in erster und zweiter Klasse sowie von Liege- und Schlafwagen;“

Begründung:
Gemäss Art. 55b Abs. 1f VPB sollen die konzessionierten Unternehmen vor der Fahrt die Verfügbarkeit von Sitzen in erster und zweiter Klasse bekannt geben. Dies ist im Orts- und Regionalverkehr nicht umsetzbar.

Antrag 9.7: nArt. 61a Abs. 2 lit. b VPB sei wie folgt zu präzisieren:

„b. die ***angemessene*** Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft …“

Begründung:
Die KTU sollen gemäss Art. 21d PBG für die unmittelbaren Schäden wie Unterkunft und Verpflegung haften und gemäss dem neuen Art. 61a Absatz 2 lit. b VPB eine kostenlose Unterbringung in einem Hotel anbieten, sofern die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind. Gemäss heutiger gelebter Praxis und CIV Art. 32 ist hier ein angemessener Umfang zu berücksichtigen.

10. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?*
    Ja.

11. *Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?*
    Ja.

12. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*
    Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. *Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

Antrag: nArt. 11 Abs. 2 VPB sei wie folgt zu präzisieren:

„Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ***nicht wesentlich konkurrenzieren***."

Begründung:
Bisher wurde das Thema „Flughafentransfer" in Art. 11 Abs. 2 VPB in Übereinstimmung mit dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB geregelt: Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass sie keine bestehenden und *von der öffentlichen Hand mitfinanzierten* Verkehrsangebote *wesentlich konkurrenzieren.*

Neu wird präziser beschrieben, was Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand bedeutet und dass es sich um das Verkehrsangebot des Regionalverkehrs handelt. Mit dieser Präzisierung sind wir einverstanden. Die zweite Änderung, wonach vermutet wird, dass Flughafentransfers das Verkehrsangebot *„ergänzen"* statt wie bisher *„nicht wesentlich konkurrenzieren"* lehnen wir jedoch ab.

Die weit offene Formulierung „ergänzen" an Stelle von „nicht wesentlich konkurrenzieren" würde auch Flughafentransfers erlauben, die das öffentliche Verkehrsangebot durchaus konkurrenzieren, beispielsweise durch eine Parallelführung zum bestehenden Netz. Dies ist insbesondere in unserem Marktgebiet sehr relevant. In den Erläuterungen findet sich denn auch keine Begründung für diese Praxisänderung. Im neuen Art. 11 Abs. 2 VPB sollte daher in Übereinstimmung mit der bisherigen Bestimmung und dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB weiterhin von „nicht wesentlich konkurrenzieren" gesprochen werden.

14. *Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?*
    Nein.

Herzliche Grüsse

Matthias Keller
Direktor

Verkehrsbetriebe Zürich

Direktor

Luggwegstrasse 65
Postfach 8048 Zürich
www.vbz.ch

Guido Schoch
Guido.Schoch@vbz.ch
Telefon +41 44 411 47 50

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Zustelladresse: elektronisch in PDF- und Word-Version an
konsultationen@bav.admin.ch

24. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)
Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu oben erwähnter Vorlage, die wir gerne wie folgt wahrnehmen:

Beantwortung des Fragenkatalogs der Vernehmlassungsvorlage

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   Ja

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

   Ja

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   Ja

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   Ja

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

   Grundsätzlich sind wir mit der vorgeschlagenen Umsetzung einverstanden. Wir ersuchen Sie, die folgenden Anträge zu berücksichtigen:

   Antrag 1:
   Die neuen Art. 60a, 61 und 61b VPB seien erst auf den **1. Juli 2021** in Kraft zu setzen.

Begründung:

Die Neuregelungen der Entschädigungs- und Erstattungspflichten bei Verspätungen erfordern die Einführung neuer Prozesse und IT-Systeme sowie Ressourcenaufbau zur Abwicklung und Prüfung von Anträgen durch verspätete Reisende. Im Sinne der Einfachheit für die Reisenden und der Kosteneffizienz des Gesamtsystems wird eine gemeinsame Branchenlösung zur Umsetzung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche bei Verspätungen angestrebt. Die Realisierung der Lösung ist zeitintensiv. Zudem ist die Verfügbarkeit von Ist-Fahrplandaten über die gesamte Reisekette eine Voraussetzung für die Prüfung des Anspruchs. Diese sind heute nicht bei allen TU verfügbar. Daher ist eine Umsetzung der Passagierrechte ab 01.07.2020 nicht realisierbar. Die Branchenlösung kann frühestens zum 01.07.2021 realisiert werden.

Antrag 2:
Es sei ein neuer Artikel zur Datenbearbeitung in der Verordnung zur Personenbeförderung aufzunehmen:

„Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und zwei Jahre gespeichert. Sie dürfen ausgewertet werden zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen."

Begründung:

Den Ausführungen zum Datenschutz in den Erläuterungen kann grundsätzlich zugestimmt werden. Lediglich die Ausführungen zur Zweckbindung der Anträge von Reisenden auf Ausrichtung einer Fahrpreisentschädigung basieren unseres Erachtens auf einer allzu engen Auslegung des Zweckbindungsprinzips.

Der Grundsatz der Zweckbindung besagt, dass Personendaten nur zu dem Zweck bearbeitet werden dürfen, der bei der Beschaffung angegeben wurde, *aus den Umständen ersichtlich* oder gesetzlich vorgesehen ist (Art. 4 Abs. 3 DSG).
Im Zusammenhang mit den Passagierrechten muss der Zweck der Datennutzung den Gesamtprozess umfassen inkl. die Identifikation potenzieller Missbräuche und die Festlegung einer Obergrenze für Entschädigungen bei Abo-Besitzern.
Ein Antrag auf Entschädigung umfasst ohne weiteres auch die Möglichkeit, dass dessen Rechtmässigkeit überprüft werden darf. Weil ein Fahrgast den Antrag auf Entschädigung

grundsätzlich bei jedem Verkehrsunternehmen stellen kann, das in die verspätete Reisekette involviert ist, besteht durchaus eine Missbrauchsmöglichkeit, indem mehrere Anträge für dieselbe Verspätung zeitverzögert bei verschiedenen Unternehmen eingereicht werden. Mit dem vorgesehenen zentralen System können solche Missbrauchsfälle vermieden werden. Das bedingt aber, dass die Daten auch für die Missbrauchsbekämpfung über einen bestimmten Zeitraum aufbewahrt werden dürfen. Dieser Zweck der Datenbearbeitung ist nach dem Gesagten für die Betroffenen schon aus den Umständen ersichtlich.
Ähnliches gilt für die Zweckbindung bei Abonnementen. Die Branche sieht einen kundenfreundlichen und effizienten Ansatz zur Entschädigung von Abo-Besitzern vor, der eine unkomplizierte Glaubhaftmachung (Vermutung zugunsten des Antragsstellers) ermöglicht sowie eine Begrenzung des maximalen Auszahlungsbetrags umfasst. Die unkomplizierte Glaubhaftmachung birgt wiederum ein Missbrauchspotenzial, das für die Transportunternehmen überprüfbar sein muss. Die Überprüfbarkeit bedingt die Aufbewahrung über einen bestimmten Zeitraum, damit der bereits erwähnte legitime Zweck der Überprüfung überhaupt erfüllt werden kann. Die Begrenzung eines Abos als Dauerfahrausweis wiederum bedingt, dass die Anträge auf Entschädigung zumindest während der Gültigkeitsdauer des Abos aufbewahrt und bearbeitet werden können. Auch dieser Bearbeitungszweck dürfte sich für die Betroffenen aus den Umständen ergeben.
Unabhängig davon, ob die genannten Bearbeitungszwecke für die Betroffenen tatsächlich aus den Umständen ersichtlich sind, lässt sich die Einhaltung des Grundsatzes der Zweckbindung auch durch eine entsprechende Information der Reisenden bei der Erhebung der Daten sicherstellen.

Zusammengefasst erlaubt unseres Erachtens die vorgesehene Regelung zu den Passagierrechten auch die beschriebenen, zur korrekten Umsetzung der Regelung erforderlichen Datenbearbeitungen. Da jedoch das BAV in den Erläuterungen eine abweichende Auslegung des Zweckbindungsgrundsatzes vertritt und dadurch Unsicherheit hinsichtlich der Rechtmässigkeit dieser Datenbearbeitungen entsteht, beantragen wir, die entsprechenden Datenbearbeitungen ausdrücklich in der Verordnung zu verankern.

Antrag 3:
Die VPB sei um einen zusätzlichen Artikel zur Fahrpreiserstattung mit folgendem Wortlaut zu erweitern:

„Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann."

Begründung:

Die Regelungen betreffend Fahrpreiserstattung und Fahrpreisentschädigung sollten harmonisiert werden. Art. 21a PBG regelt die Fahrpreis*erstattung* bei einer Verspätung, Art. 21b PBG regelt die Fahrpreis*entschädigung* bei einer Verspätung. Art. 21b PBG wird mit dem neuen Art. 61 VPB konkretisiert. Für Art. 21a PBG fehlt eine entsprechende Konkretisierung.

Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Aus unserer Sicht sollten die Voraussetzungen für die Erstattung jenen für die Entschädigung entsprechen. Auch die EU-Verordnung EG1371/2007 Art. 16 sieht eine Erstattung erst bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten vor. Es ist deshalb die Vermutung aufzustellen, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann, wenn eine Verspätung weniger als 60 Minuten beträgt. Das schliesst nicht aus, dass eine Erstattung erfolgen kann, wenn die Verspätung weniger als 60 Minuten beträgt und ein Reisender glaubhaft machen kann, dass der Zweck nicht mehr erfüllt werden kann.

Antrag 4:
nArt. 60 Abs. 4 Satz 2 VPB sei zu präzisieren:

„Die Unternehmen können einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf *pro Einzelfall* höchstens 10 Franken betragen."

Begründung:

In den Erläuterungen wird auf S. 13 darauf hingewiesen, dass *jede einzelne Forderung* wegen einer Verspätung den Mindestbetrag erreichen muss. Um Missverständnisse auszuschliessen, empfiehlt es sich, diese Präzisierung in den Verordnungstext aufzunehmen.

Antrag 5:
nArt. 61 VPB sei um einen neuen Absatz zu ergänzen, wonach ein Unternehmen keine Entschädigung zahlen muss, wenn es nachweisen kann, dass der Schaden auf ein Verschulden der reisenden Person zurückzuführen ist oder auf Umständen beruht, die es

nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte. Zu diesen Umständen gehören auch Verspätungen aufgrund von mutwillig herbeigeführten Verspätungen bei Extrazügen (z.B. Fanzüge bei Sportveranstaltungen).

Begründung:

Die KTU sind bei der Erbringung der Leistung externen unvorhersehbaren Einflüssen wie z.B. Naturereignissen ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen können. Erleidet eine reisende Person aufgrund solcher Umstände eine Verspätung am Zielort, soll der Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden. Dasselbe gilt dann, wenn die Verspätung durch den Reisenden verschuldet wurde. Auch sollte verhindert werden, dass Extrazüge, die für Sportveranstaltungen eingesetzt werden, durch mutwilliges Betätigen der Notbremse oder sonstige Handlungen, die zu einer Verspätung führen, zu einem Entschädigungsanspruch führen.

Antrag 6:
nArt. 55b Abs. 1f VPB sei wie folgt zu präzisieren:

„f. *Im Fernverkehr die* Verfügbarkeit von Sitzen in erster und zweiter Klasse sowie von Liege- und Schlafwagen;"

Begründung:
Gemäss Art. 55b Abs. 1f VPB sollen die konzessionierten Unternehmen vor der Fahrt die Verfügbarkeit von Sitzen in erster und zweiter Klasse bekannt geben. Dies ist im Orts- und Regionalverkehr nicht umsetzbar.

Antrag 7:
nArt. 61a Abs. 2 lit. b VPB sei wie folgt zu präzisieren:

„b. die ***angemessene*** Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft …"

Begründung

Die KTU sollen gemäss Art. 21d PBG für die unmittelbaren Schäden wie Unterkunft und Verpflegung haften und gemäss dem neuen Art. 61a Absatz 2 lit. b VPB eine kostenlose Unterbringung in einem Hotel anbieten, sofern die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind.

Gemäss heutiger gelebter Praxis und CIV Art. 32 ist hier ein angemessener Umfang zu berücksichtigen.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Ja

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Ja

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Antrag:
nArt. 11 Abs. 2 VPB sei wie folgt zu präzisieren:

„Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs *nicht wesentlich konkurrenzieren*."

Begründung:

Bisher wurde das Thema „Flughafentransfer" in Art. 11 Abs. 2 VPB in Übereinstimmung mit dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB geregelt: Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass sie keine bestehenden und *von der öffentlichen Hand mitfinanzierten* Verkehrsangebote *wesentlich konkurrenzieren.*

Neu wird präziser beschrieben, was Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand bedeutet und dass es sich um das Verkehrsangebot des Regionalverkehrs handelt. Mit dieser Präzisierung sind wir einverstanden. Die zweite Änderung, wonach vermutet wird, dass Flughafentransfers das Verkehrsangebot *„ergänzen"* statt wie bisher *„nicht wesentlich konkurrenzieren"* lehnen wir jedoch ab.

Die weit offene Formulierung „ergänzen" an Stelle von „nicht wesentlich konkurrenzieren" würde auch Flughafentransfers erlauben, die das öffentliche Verkehrsangebot durchaus konkurrenzieren, beispielsweise durch eine Parallelführung zum bestehenden Netz. In den Erläuterungen findet sich denn auch keine Begründung für diese Praxisänderung. Im neuen Art. 11 Abs. 2 VPB sollte daher in Übereinstimmung mit der bisherigen Bestimmung und dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB weiterhin von „nicht wesentlich konkurrenzieren" gesprochen werden.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein

Freundliche Grüsse

Guido Schoch
Direktor

Zürcher Verkehrsverbund / Hofwiesenstrasse 370 / 8090 Zürich
Tel. 043 288 48 48 / Fax 043 288 48 40 / www.zvv.ch / info@zvv.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

Zustelladresse: elektronisch in PDF- und
Word-Version an
konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 21. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung); Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Zustellung der Vernehmlassungsvorlage betreffend Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung) und nehmen die Gelegenheit zur Stellungnahme gerne wahr.

Die Vernehmlassungsvorlage OBI-Verordnung können wir grundsätzlich unterstützen. Wir ersuchen Sie aber, unsere Hinweise und insbesondere unsere Anträge im nachfolgenden Fragebogen bei der Konkretisierung der Verordnungsbestimmungen zu berücksichtigen.

Beantwortung des Fragenkatalogs der Vernehmlassungsvorlage:

Trassenvergabestelle

1. *Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?*
   Ja.

2. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*
   Nein.

Systemführerschaft

3. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?*

   Im Rahmen der Gesetzgebung zu OBI wurde im Eisenbahngesetz (EBG) der neue Art. 37 Abs. 2 lit. b EBG verabschiedet. Er sieht vor, dass zwischen BAV und der Systemführerin im Bereich Infrastruktur bezüglich Inhalt und Umfang der

Systemaufgabe auch der Einbezug der betroffenen Anspruchsgruppen vereinbart wird. Die Einführung von Systemführerschaften im Verkehrsbereich (Gesetzesentwurf nArt. 18a PBG) wurde vom Parlament im Rahmen der Beratungen des OBI-Gesetzes gestrichen. Dieser Umstand ist bei allfälligen Abgrenzungsfragen oder Schnittstellenproblemen zu berücksichtigen. Wesentlich ist dabei einerseits, dass Systemführerschaften im Verkehrsbereich ausgeschlossen bleiben. Andererseits sind bei Schnittstellen- und Abgrenzungsfragen auch die Besteller von Verkehrsleistungen betroffen. Deshalb ist der rechtzeitige Einbezug dieser Anspruchsgruppe auf Verordnungsstufe zu regeln. Laut nArt. 37a Abs. 1 KPFV wird nur die Railcom vor Vertragsabschluss zur Stellungnahme eingeladen. Das reicht angesichts der Vorgeschichte zur Streichung von nArt. 18 PBG und dem Umstand, dass eine Schnittstellen- und Abgrenzungsthematik zwischen den Bereichen Infrastruktur und Verkehr bestehen kann, nicht aus.

Antrag: nArt. 37a Abs. 1 KPFV ist wie folgt zu ergänzen:
„Das BAV stellt den Vertrag über Systemaufgaben nach Art. 37 EBG vor Unterzeichnung der Railcom **sowie den Bestellern des öffentlichen Personenverkehrs** zur Stellungnahme zu."

4. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*
siehe Antwort zu 3.

Mitwirkungsrechte

Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

5. **Antrag zu Art. 24 KPFV Abs. 4:**
Es sei eine Formulierung zu wählen, welche die ISB verpflichtet, den EVU *vorgängig* die Planung der Investitionsvorhaben auf ihren Netzen bekanntzugeben und *vorgängig aktiv* auf die Mitwirkungsrechte hinzuweisen.

Begründung:
Art. 24 KPFV ist mit Blick auf Art. 37 nEBG unzureichend ausformuliert.
Art. 37a Abs. 1 nEBG lautet: „Die Infrastrukturbetreiberin *räumt* den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliessern bei der Planung von Investitionsvorhaben auf ihrem Netz *ein Mitwirkungsrecht ein*."
Die in Art. 24 Abs. 4 KPFV beschriebenen „Mitwirkungsrechte" sind keine eingeräumten Mitwirkungsrechte, sondern primär Informationsrechte für die EVU. Sie setzen voraus, dass das EVU von sich aus interveniert. Damit wird dem Wortlaut des Gesetzes nicht Genüge getan. Es widerspricht zudem der Absicht des Gesetzgebers, der in der Botschaft zwischen Informations- und Mitwirkungsrechten unterscheidet und die ISB verpflichtet, die Mitwirkungsrechte einzuräumen (Botschaft S. 68; Auszug aus der Botschaft):
„Art. 37a Mitwirkungsrecht: Die EVU und Anschliesser haben ein *Informations- und Mitwirkungsrecht.* Dieses ist auf Gesetzesstufe verankert. Die *ISB* sind gemäss Art. 9u Absatz 2 *verpflichtet*, ihre Investitionspläne offenzulegen und den EVU und Anschliessern das *Recht auf Mitsprache einzuräumen*. ..."

Weil die ISB nach Art. 37a EBG verpflichtet sind, die Mitwirkungsrechte einzuräumen, reicht es nicht aus, dass die ISB die Informationen nur dann preisgibt, wenn ein Unternehmen „sein Mitwirkungsrecht nach Art. 37a EBG ausüben will". Vielmehr ist das ISB auf Verordnungsstufe zu verpflichten, den betroffenen EVU die geplanten Investitionen und Investitionspläne sowie die Mitwirkungsrechte aktiv und vorgängig bekanntzugeben, um die Gefahr auszuschliessen, dass die Mitwirkungsrechte nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können.

6. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*
   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. *Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?*
   Ja.

8. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*
   Nein.

Passagierrechte

9. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?*

   Grundsätzlich sind wir mit der vorgeschlagenen Umsetzung einverstanden. Wir ersuchen Sie, die folgenden Anträge zu berücksichtigen:

   Antrag 9.1:
   Die neuen Art. 60a, 61 und 61b VPB seien erst auf den **1. Juli 2021** in Kraft zu setzen.

   Begründung:

   Die Neuregelungen der Entschädigungs- und Erstattungspflichten bei Verspätungen erfordern die Einführung neuer Prozesse und IT-Systeme sowie Ressourcenaufbau zur Abwicklung und Prüfung von Anträgen durch verspätete Reisende. Im Sinne der Einfachheit für die Reisenden und der Kosteneffizienz des Gesamtsystems wird eine gemeinsame Branchenlösung zur Umsetzung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche bei Verspätungen angestrebt. Die Realisierung der Lösung ist zeitintensiv. Zudem ist die Verfügbarkeit von Ist-Fahrplandaten über die gesamte Reisekette eine Voraussetzung für die Prüfung des Anspruchs. Diese sind heute nicht bei allen TU verfügbar. Daher ist eine Umsetzung der Passagierrechte ab 01.07.2020 nicht realisierbar. Die Branchenlösung kann frühestens zum 01.07.2021 realisiert werden.

Antrag 9.2:

Antrag: Es sei ein neuer Artikel zur Datenbearbeitung in der Verordnung zur Personenbeförderung aufzunehmen:

„Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und über zwei Jahre gespeichert. Sie dürfen ausgewertet werden zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen."

Begründung:

Den Ausführungen zum Datenschutz in den Erläuterungen kann grundsätzlich zugestimmt werden. Lediglich die Ausführungen betreffend die Zweckbindung der Anträge von Reisenden auf Ausrichtung einer Fahrpreisentschädigung basieren unseres Erachtens auf einer allzu engen Auslegung des Zweckbindungsprinzips.

Der Grundsatz der Zweckbindung besagt, dass Personendaten nur zu dem Zweck bearbeitet werden dürfen, der bei der Beschaffung angegeben wurde, *aus den Umständen ersichtlich* oder gesetzlich vorgesehen ist (Art. 4 Abs. 3 DSG).
Im Zusammenhang mit den Passagierrechten muss der Zweck der Datennutzung den Gesamtprozess umfassen inkl. die Identifikation potenzieller Missbräuche und die Festlegung einer Obergrenze für Entschädigungen bei Abo-Besitzern.
Ein Antrag auf Entschädigung umfasst somit ohne weiteres auch die Möglichkeit, dass dessen Rechtmässigkeit überprüft werden darf. Weil ein Fahrgast den Antrag auf Entschädigung grundsätzlich bei jedem Verkehrsunternehmen stellen kann, das in die verspätete Reisekette involviert ist, besteht durchaus eine Missbrauchsmöglichkeit, indem mehrere Anträge für dieselbe Verspätung zeitverzögert bei verschiedenen Unternehmen eingereicht werden. Mit dem vorgesehenen zentralen System können solche Missbrauchsfälle vermieden werden. Das bedingt aber, dass die Daten auch für die Missbrauchsbekämpfung über einen bestimmten Zeitraum aufbewahrt werden dürfen. Dieser Zweck der Datenbearbeitung ist nach dem Gesagten für die Betroffenen schon aus den Umständen ersichtlich.
Ähnliches gilt für die Zweckbindung bei Abonnementen. Die Branche sieht einen kundenfreundlichen und effizienten Ansatz zur Entschädigung von Abo-Besitzern vor, der eine unkomplizierte Glaubhaftmachung (Vermutung zugunsten des Antragsstellers) ermöglicht sowie eine Begrenzung des maximalen Auszahlungsbetrags umfasst. Die unkomplizierte Glaubhaftmachung birgt wiederum ein Missbrauchspotenzial, das für die Transportunternehmen überprüfbar sein muss. Die Überprüfbarkeit bedingt die Aufbewahrung über einen bestimmten Zeitraum, damit der bereits erwähnte legitime Zweck der Überprüfung überhaupt erfüllt werden kann. Die Begrenzung eines Abos als Dauerfahrausweis wiederum bedingt, dass die Anträge auf Entschädigung zumindest während der Gültigkeitsdauer des Abos aufbewahrt und bearbeitet werden können. Auch dieser Bearbeitungszweck dürfte sich für die Betroffenen aus den Umständen ergeben.
Unabhängig davon, ob die genannten Bearbeitungszwecke für die Betroffenen tatsächlich aus den Umständen ersichtlich sind, lässt sich die Einhaltung des

Grundsatzes der Zweckbindung auch durch eine entsprechende Information der Reisenden bei der Erhebung der Daten sicherstellen.

Zusammengefasst erlaubt unseres Erachtens die vorgesehene Regelung zu den Passagierrechten auch die beschriebenen, zur korrekten Umsetzung der Regelung erforderlichen Datenbearbeitungen. Da jedoch das BAV in den Erläuterungen eine abweichende Auslegung des Zweckbindungsgrundsatzes vertritt und dadurch Unsicherheit hinsichtlich der Rechtmässigkeit dieser Datenbearbeitungen entsteht, sollen die entsprechenden Datenbearbeitungen wie oben beantragt ausdrücklich in der Verordnung verankert werden.

Antrag 9.3:

Die VPB sei um einen zusätzlichen Artikel zur Fahrpreiserstattung mit folgendem Wortlaut zu erweitern:

„Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann."

Begründung:

Art. 21a PBG regelt die Fahrpreis*erstattung* bei einer Verspätung, Art. 21b PBG regelt die Fahrpreis*entschädigung* bei einer Verspätung. Art. 21b PBG wird mit dem neuen Art. 61 VPB konkretisiert. Für Art. 21a PBG fehlt eine entsprechende Konkretisierung. Die Regelungen betreffend Fahrpreiserstattung und Fahrpreisentschädigung sollten harmonisiert werden.

Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Aus unserer Sicht sollten die Voraussetzungen für die Erstattung jenen für die Entschädigung entsprechen. Auch die EU-Verordnung EG1371/2007 Art. 16 sieht eine Erstattung erst bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten vor. Es ist deshalb die Vermutung aufzustellen, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann, wenn eine Verspätung weniger als 60 Minuten beträgt. Das schliesst nicht aus, dass eine Erstattung erfolgen kann, wenn die Verspätung weniger als 60 Minuten beträgt und ein Reisender glaubhaft machen kann, dass der Zweck nicht mehr erfüllt werden kann.

Antrag 9.4:
nArt. 60 Abs. 4 Satz 2 VPB sei zu präzisieren:
„Die Unternehmen können einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf ***pro Einzelfall*** höchstens 10 Franken betragen."

Begründung:

In den Erläuterungen wird auf S. 13 darauf hingewiesen, dass *jede einzelne Forderung* wegen einer Verspätung den Mindestbetrag erreichen muss. Um Missverständnisse auszuschliessen, empfiehlt es sich, diese Präzisierung in den Verordnungstext aufzunehmen.

Antrag 9.5:

nArt. 61 VPB sei um einen neuen Absatz zu ergänzen, wonach ein Unternehmen keine Entschädigung zahlen muss, wenn es nachweisen kann, dass der Schaden auf ein Verschulden der reisenden Person zurückzuführen ist oder auf Umständen beruht, die es nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte. Zu diesen Umständen gehören auch Verspätungen aufgrund von mutwillig herbeigeführten Verspätungen bei Extrazügen (z.B. Fanzüge bei Sportveranstaltungen)

Begründung:

Die KTU sind bei der Erbringung der Leistung externen unvorhersehbaren Einflüssen wie z.B. Naturereignissen ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen können. Erleidet eine reisende Person aufgrund solcher Umstände eine Verspätung am Zielort, soll der Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden. Dasselbe gilt dann, wenn die Verspätung durch den Reisenden verschuldet wurde. Auch sollte verhindert werden, dass Extrazüge, die für Sportveranstaltungen eingesetzt werden, durch mutwilliges Betätigen der Notbremse oder sonstige Handlungen, die zu einer Verspätung führen, zu einem Entschädigungsanspruch führen.

Antrag 9.6: nArt. 55b Abs. 1f VPB sei wie folgt zu präzisieren:

„f. ***Im Fernverkehr die*** Verfügbarkeit von Sitzen in erster und zweiter Klasse sowie von Liege- und Schlafwagen;“

Begründung:
Gemäss Art. 55b Abs. 1f VPB sollen die konzessionierten Unternehmen vor der Fahrt die Verfügbarkeit von Sitzen in erster und zweiter Klasse bekannt geben. Dies ist im Orts- und Regionalverkehr nicht umsetzbar.

Antrag 9.7: nArt. 61a Abs. 2 lit. b VPB sei wie folgt zu präzisieren:

„b. die ***angemessene*** Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft …“

Begründung

Die KTU sollen gemäss Art. 21d PBG für die unmittelbaren Schäden wie Unterkunft und Verpflegung haften und gemäss dem neuen Art. 61a Absatz 2 lit. b VPB eine

kostenlose Unterbringung in einem Hotel anbieten, sofern die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind. Gemäss heute gelebter Praxis und CIV Art. 32 ist hier ein angemessener Umfang zu berücksichtigen.

10. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?*

    Ja.

11. *Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?*

    Ja.

12. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

    Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. *Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

    Antrag: nArt. 11 Abs. 2 VPB sei wie folgt zu präzisieren:

    „Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ***nicht wesentlich konkurrenzieren***."

    Begründung:

    Bisher wurde das Thema „Flughafentransfer" in Art. 11 Abs. 2 VPB in Übereinstimmung mit dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB geregelt: Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass sie keine bestehenden und *von der öffentlichen Hand mitfinanzierten* Verkehrsangebote *wesentlich konkurrenzieren.*

    Neu wird präziser beschrieben, was Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand bedeutet und dass es sich um das Verkehrsangebot des Regionalverkehrs handelt. Mit dieser Präzisierung sind wir einverstanden. Die zweite Änderung, wonach vermutet wird, dass Flughafentransfers das Verkehrsangebot *„ergänzen"* statt wie bisher *„nicht wesentlich konkurrenzieren"* lehnen wir jedoch ab.

    Die weit offene Formulierung „ergänzen" an Stelle von „nicht wesentlich konkurrenzieren" würde auch Flughafentransfers erlauben, die das öffentliche Verkehrsangebot durchaus konkurrenzieren, beispielsweise durch eine Parallelführung zum bestehenden Netz. In den Erläuterungen findet sich denn

auch keine Begründung für diese Änderung. Im neuen Art. 11 Abs. 2 VPB sollte daher in Übereinstimmung mit der bisherigen Bestimmung und dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB weiterhin von „nicht wesentlich konkurrenzieren" gesprochen werden.

14. *Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?*
Nein.

Freundliche Grüsse

ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND

Franz Kagerbauer, Direktor

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) sowie der Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV)

Organisationen / organisations / organizzazioni
Cargo Forum Schweiz
ch-direct Direkter Verkehr Schweiz
Eisenbahntechnik Prose AG
FRC Fédération romande des consommateurs
IG DHS Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
IGöV Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Pro Bahn Schweiz
railCare AG
SBS Seilbahnen Schweiz
SKS Stiftung für Konsumentenschutz, SKS
Swissrail Industry Association
transfair
Trasse.ch Trasse Schweiz AG
VAP Verband der verladenden Wirtschaft
VöV Verband öffentlicher Verkehr
VCS Verkehrs-Club der Schweiz
WEKO Wettbewerbskommission

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

CARGO FORUM SCHWEIZ

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Vorsteherin UVEK

3003 Bern

Cargo Forum Schweiz
c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
Postfach 31
8142 Uitikon
Tel.: 044 491 15 95
Fax: 044 491 28 80
E-Mail: furrer.vap@bluewin.ch

Uitikon, 8. Oktober 2019

Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,

sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf der Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur danken wir Ihnen und äussern uns nachfolgend gerne dazu.

Nicht zuletzt auf Betreiben des Cargo Forum Schweiz wies der Nationalrat die Vorlage zum Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur im Frühjahr 2017 an den Bundesrat mit folgenden Anträgen zur Verbesserung zurück:

1. Auslagerung von SBB Cargo in eine eigene Unternehmung
2. Regelung der Systemführerschaften im Güterverkehr (worunter der Wagenladungsverkehr und die Bedienung der letzten Meile verstanden wurden)
3. Stärkung der Mitwirkungsrechte bei Systemaufgaben für die betroffenen Akteure (Kantone und Verkehrsverbände)
4. Ausgliederung der Bestimmungen zu den Passagierrechten.

Die Vorlage wurde letztlich im Interesse der Wirtschaft verbessert. Zu den wesentlichen Verbesserungen gehören namentlich

- Regelung der Systemführerschaften im Güterverkehr einerseits durch Ergänzung von Art. 3a GüTG und andererseits die nun auf Verordnungsstufe vorgesehene diskriminierungsfreie Regelung der Bedienung der letzten Meile gestützt auf Art. 25 Abs. 2 GüTG
- die Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader bei Investitionsvorhaben der Eisenbahnen, Art. 37a EBG und bei der Fahrplangestaltung, Art. 9f Abs. 3 EBG

Die nun vorgelegten Verordnungsentwürfe übernehmen den Geist des neuen Bundesgesetzes. Gleichwohl schlagen wir weitere Präzisierungen und Ergänzungen, die uns für die gesunde Entwicklung des Wettbewerbs im Bahngüterverkehr im Rahmen des festgesetzten gesetzlichen Modells des offenen Marktzugangs und des diskriminierungsfreien Wettbewerbs nötig scheinen. Dazu gehören insbesondere folgende Kernthemen

Bereich Regelung Systemführerschaften Güterverkehr:

- **Wir begrüssen Art. 6a GüTV** aus Gründen der Gesamteffizienz des Bahngüterverkehrs**.** Damit erfüllt der Bundesrat ein Kernanliegen des Cargo Forum Schweiz. Ergänzend sollten (analog zu den Trassenpreisen) in Art. 6a GüTV **wirtschaftlich nachvollziehbare Preise** vorgeschrieben werden.

Bereich Mitwirkungsrechte:

- **Baustellen**: Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader bei der Fahrplangestaltung bei Baustellen gemäss Art. 11b NZV und Entschädigung der Verlader für Planung und LKW-Ersatzverkehre
- **Streckensperrungen**: Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader bei der Fahrplangestaltung im Falle von Streckensperrungen gemäss Art. 14 NZV
- **Infrastrukturregister**: Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader bei der Führung des Infrastrukturregisters gemäss Art. 15f EBV

Die **Baustellenplanung** berücksichtigt sehr stark die Interessen des Personenverkehrs, indem beispielsweise Nachtsperren nur in der Zeit nach der HVZ abends / vor der HVZ morgens zulässig sind. Regelmässig beginnen jedoch Baustellen weit nach Ende der HVZ abends. Zudem werden Freitag und Samstag oft keine Baustellensperren eingeplant, um Nachtangebote des Personenverkehrs abwickeln zu können. Beides führt zu einer Verlängerung der Bauzeit und damit zu übermässigen Beeinträchtigungen des Güterverkehrs, der hauptsächlich nachts gefahren wird. Daher sollen die Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader entsprechend Art. 9f Abs. 3 EBG im Verordnungstext explizit aufgenommen werden (Art. 11b NZV).

Die **Entschädigungen** für die Mehraufwendungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verlader erfolgen gemäss Art. 11b Abs. 5 NZV. Hierbei gehen indes die Verlader leer aus, da einzig Entschädigungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgesehen sind. Auch den Verladern sind die Mehrkosten für die Organisation der Umleitungsfahrten sowie den Ersatz von Bahnverkehren durch LKWs zu ersetzen. Art. 11b Abs. 5 NZV sowie die NZV-BAV sind entsprechend zu ergänzen.

Die **Streckensperrungen** bei ausserordentlichen Ereignissen sind wie Baustellen Gegenstand spezifischer Fahrplangestaltungen. Auch in diesen Fällen sollen die Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader gemäss Art. 9f Abs. 3 EBG im Verordnungstext spezifisch aufgenommen werden (Art. 14 NZV).

Das **Infrastrukturregister** gibt diskriminierungsfrei Auskunft über die verfügbare Bahninfrastruktur. Dazu gehören auch private Anschlussgleise. Daher sind den Anschliessern als Betreiber privater Infrastrukturen genügende Mitwirkungsrechte bei der Festsetzung der Einzelheiten betreffend die Informationsübermittlung zu gewähren.

Bereich Passagierrechte:

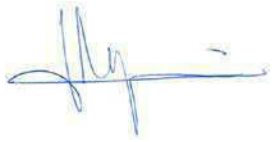
- **Kundenrechte im Güterverkehr stärken**: Das Cargo Forum enthält sich einer Stellungnahme zu den Passagierrechten, die weiter ausgebaut werden. Im Güterverkehr sind die Rechte der Kunden weit weniger gut ausgebaut. Eine **grundsätzliche Revision** auch dieser Rechte wäre zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs dringend angezeigt.

Die von Ihnen gestellten Fragen beantwortet das Cargo Forum Schweiz im beigelegten Fragebogen wunschgemäss ebenfalls.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Einschätzungen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Cargo Forum Schweiz



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident CFS

Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS

Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC

Philipp Muster
Geschäftsleiter SSC

Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS

Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS

Robert Vogel
Präsident GS1

Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1

Dr. Ralph Lewin
Präsident SVS

André Auderset
Geschäftsführer SVS

Martin Dätwyler
Direktor HKBB

Dr. Sebastian Deininger
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt HKBB

NR Adrian Amstutz
Präsident ASTAG

André Kirchhofer
Vizedirektor ASTAG

SR Josef Dittli
Präsident VAP

Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP

CARGO FORUM SCHWEIZ

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4‘200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

GS1, Schweiz
ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer beider Basel
Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel
ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

SSC - Swiss Shippers‘ Council, Lausanne
Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft
Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen
Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.

CARGO FORUM SCHWEIZ

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Die Anschliesser sind als Betreiber privater Infrastruktur bei der Festsetzung der Einzelheiten der Informationsübermittlung zum Eisenbahninfrastrukturregister von der TVS einzubeziehen. Art. 15f EBV ist zu ergänzen.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

Nein. Diese Konkretisierung ist für den Erfolg des Bahngüterverkehrs als Gesamtsystem sehr wichtig. Daher sehen wir weiteren Handlungsbedarf.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Der Entwurf sollte bei der Preisfestsetzung keine Mengenrabatte zulassen. Überdies sollten die Preise nach wirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien festgelegt werden; dies in Analogie zum Trassenpreissystem. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Systemanbieter „diskriminierungsfrei" gegenüber allen Nachfragern überhöhte Preise für die Nahzustellung fordert, während er die von ihm erbrachten Hauptleistungen quersubventioniert und entsprechend günstiger anbieten kann.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Nein. Die Mitwirkungsrechte der gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigen und Verlader bei der Fahrplangestaltung im Bereich Baustellen und Betriebsstörungen sind zu ergänzen, Art. 11b NZV, Art. 14 NZV.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Art. 24 Abs. 6 der KPFV schliesst die inhaltliche Prüfung der Investitionsvorhaben durch die RailCom aus. Dies vermutlich deshalb, weil sie Gegenstand der Vereinbarungen zwischen BAV und betroffener Infrastrukturbetreiberin sind. Diese Regelung schliesst indes einen unabhängigen Justizentscheid aus, womit das Mitwirkungsrecht im Kern ausgehöhlt wird.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Ja.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?
10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?
11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?
12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Das CFS enthält sich einer Beantwortung der Fragen 9 bis 11. Die Anmerkung sei indes gestattet, dass auf halbem Weg Halt gemacht wird. Wenn schon die Passagierrechte erhöht werden sollen, so richtig.

Im Güterverkehr sind die Rechte der Kunden weit weniger gut ausgebaut. Eine grundsätzliche Revision auch dieser Rechte ist bald anzugehen.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Ja. Die Entschädigungen für Umleitungen und Ersatzverkehre von der Bahn auf den LKW werden ungenügend geregelt. Betroffene Verlader sind direkt ebenso für ihre Mehraufwendungen zu entschädigen wie EVU. Die Verordnungsentwürfe sind diesbezüglich zu ergänzen, Art. 11b NZV.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Uitikon, 24. September 2019

ch-direct | Direkter Verkehr Schweiz
Service direct suisse
Servizio diretto svizzero
Servetsch direct Svizra

Eidgenössisches Departement für Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 18. Oktober 2019
caroline.stuessi@ch-direct.org

Stellungnahme zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung) mit Fokus auf Rechte und Pflichten bei Verspätungen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Annahme des revidierten PBG am 28.09.2018 wurde eine Erweiterung der nationalen Passagierrechte auf Basis der bestehenden europäischen Regelungen beschlossen. Das BAV hat Präzisierungen der Gesetzesnovellierung auf Verordnungsstufe vorbereitet. Die Vernehmlassung der Verordnung läuft bis 24.10.2019. Die gesetzlichen Bestimmungen sollen am 01.07.2020 Inkrafttreten.

Die Erweiterungen der Passagierrechte haben umfangreiche Auswirkungen auf die Branche (DV und Verbunde). Insbesondere die Rechte und Pflichten bei Verspätungen über die gesamte Reisekette hinweg erfordern eine gemeinsame Branchenlösung und den Aufbau neuer IT-Systeme.

Wir stellen Ihnen gerne unsere Bemerkungen und Anträge bezüglich der Passagierrechte mit Fokus auf die Rechte und Pflichten bei Verspätungen zur Verwendung in Ihrer Stellungnahme zur Verfügung.

Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Helmut Eichhorn
Geschäftsführer ch-direct

Caroline Stüssi
Teamleitung Tarif

Dählhölzliweg 12 Tel + 41 31 359 22 40 www.ch-direct.org
CH-3000 Bern 6 Fax + 41 31 359 23 10 info@ch-direct.org

Bemerkungen und Anträge bezüglich der Passagierrechte mit Fokus auf die Rechte und Pflichten bei Verspätungen

I. Datenbearbeitung

Der Zweck der Datennutzung muss den Gesamtprozess im Kontext Passagierrechte umfassen inkl. Identifikation potenzieller Missbräuche und die Festlegung einer Obergrenze für Entschädigungen bei Abo-Besitzern. Zutreffend wird im erläuternden Bericht festgehalten, dass die Transportunternehmen bei der Abwicklung von Entschädigungsansprüchen privatrechtlich handeln und damit den datenschutzrechtlichen Bestimmungen für Private unterstehen.

Zu eng ausgelegt ist indessen der Grundsatz der Zweckbindung, wenn Transportunternehmen nicht erlaubt wird, aus aufbewahrten Anträgen Rückschlüsse bezüglich der Ausrichtung von Entschädigungen zu ziehen. Das übersieht, dass es den Transportunternehmen erlaubt ist, die Anträge (bzw. die Personendaten der Reisenden) zu bearbeiten, soweit dies für die Zweckerfüllung notwendig ist, sowie missbräuchlich eingereichte Anträge abzulehnen. Es ist weder unter dem datenschutzrechtlichen Grundsatz der Verhältnismässigkeit noch – sofern den Reisenden bekannt gemacht - unter demjenigen der Transparenz zu beanstanden, wenn die Transportunternehmen Anträge speichern, um sie zur Bekämpfung von Missbräuchen auszuwerten. Um jegliche Zweifel daran auszuräumen, sollte dies so verankert werden. Eine zu enge Zweckumschreibung erschwert eine für Reisende und Branche attraktive und effiziente Umsetzung der Regelungen enorm. Der Bearbeitungszweck sollte daher die Gesamtprozesse im Kontext Passagierrechte umfassen. Ansonsten ergäben sich folgende Auswirkungen:

- **Aufwandserhöhung bei der Abwicklung von Anträgen:** Für einen kundenfreundlichen und effizienten Prozess ist die Speicherung von Antragsdossiers über einen gewissen Zeitraum erforderlich. Eine verteilte Bearbeitung über mehrere Mitarbeiter, Kanalwechsel in der Kommunikation zwischen Eingabe und Antwort, Auskünfte bei Rückfragen von Reisenden und die Nutzung der Antragsdossierdaten zur Verbesserung und Optimierung der Entschädigungs- und Beschwerdeprozesse müssen zulässig sein.

- **Verhinderung von Missbrauchsdetektion:** Das offene System des Schweizerischen öV birgt ein Missbrauchspotenzial bei der Umsetzung der Passagierrechte. Die Identifikation potenzieller Missbrauchsfälle, wie z.B. Mehrfacheinreichung von Anträgen zu einer Verspätung bei verschiedenen TU oder die Häufung von Anträgen einer Person (z.B. bei Inhabern von Dauerfahrausweisen) wird erschwert oder gar nicht ermöglicht. Dies kann zu einer erheblichen Erhöhung der Kosten sowie zu Imageschaden führen.

- **Verhinderung pragmatischer Ansätze für die Entschädigung von Abo-Besitzern:** Die Branche sieht einen kundenfreundlichen und effizienten Ansatz zur Entschädigung von Abo-Besitzern vor mit einer Begrenzung des maximalen Auszahlungsbetrag in Abhängigkeit vom Wert des Abos wie es auch in Ländern der EU gelebte Praxis ist. Dieser Ansatz wird mit der vorgeschlagenen sehr engen Zweckgebundenheit erschwert oder gar nicht möglich. Alternative Lösungen, die den vorgesehenen Regelungen bzgl. Datennutzen entsprechen und gleichzeitig das Missbrauchspotenzial berücksichtigen werden für Kunden und Branche komplizierter.

Antrag:

Es ist ein neuer Artikel zur Datenbearbeitung in der Verordnung zur Personenbeförderung aufzunehmen:

«Datenbearbeitung (Art 21a und 21b PBG)
Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und zwei Jahre gespeichert. Sie dürfen ausgewertet werden zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen.»

II. Harmonisierung der Anspruchskriterien für Erstattungen und Entschädigungen bei Verspätungen

Die Bestimmungen für die (teilweise) Erstattung des Fahrpreises (Art. 21a PBG) sind in der Verordnung zu präzisieren: Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Wir können diese unterschiedlichen Bedingungen nicht nachvollziehen. Aus Reisenden- und KTU-Sicht sind klare und konsistente Kriterien wünschenswert, analog der bestehenden EU-Verordnung EG1371/2007 Art. 16, die eine Erstattung bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten vorsieht. Anderenfalls resultiert ein erheblicher Mehraufwand bei der Antragstellung seitens Reisenden und bei er Prüfung von Anträgen seitens Branche.

Antrag:

Es ist ein neuer Artikel zur Fahrpreiserstattung in der Verordnung zur Personenbeförderung aufzunehmen:

«Fahrpreiserstattung (Art. 8 Abs. 2 und Art. 21a PBG)
Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann.»

III. Ausschluss von Entschädigungsansprüchen bei höherer Gewalt

Die KTU sind bei der Erbringung der Leistung, externen unvorhersehbaren Einflüssen wie z.B. Naturereignissen ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen können. Erleidet eine reisende Person aufgrund solcher Umstände eine Verspätung am Zielort, soll der Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden.

Antrag:

Es ist ein neuer Absatz zur Fahrpreisentschädigung in der Verordnung zur Personenbeförderung aufzunehmen:

«Das Unternehmen muss keine Entschädigung zahlen, wenn es beweist, dass der Schaden auf ein Verschulden der reisenden Person zurückzuführen ist oder auf Umständen beruht, die es nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte.»

IV. Verspätung: Unterstützung

Die KTU sollen gemäss Art. 21d PBG für die unmittelbaren Schäden wie Unterkunft und Verpflegung haften und gemäss Art 61a Absatz 2b eine kostenlose Unterbringung in einem Hotel anbieten. Gemäss heutiger gelebter Praxis und CIV Art. 32 ist hier ein angemessener Umfang zu berücksichtigen.

Antrag:

Art. 61a Abs. 2b ist wie folgt zu ändern:
die angemessene Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft (...)

Nr.	Bezug auf Frage Nr.	Dokument	Kategorie (Frage, Kommentar, Korrektur)	Inhalt
1	13	Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV)	Kommentar	Wir möchten darauf hinweisen, dass auch für Zulassungsmessfahrten Trassen bestellt werden müssen. Es ist anzustreben, dass die neue Verordnung weder Einbussen für Zulassungsmessfahrten bezüglich Handhandhabung der Beantragung und Flexibilität der Durchführung (wetterabhängig ob Messungen durchgeführt werden können), noch höhere Preise zur Folge haben.

FÉDÉRATION ROMANDE DES CONSOMMATEURS
LE POUVOIR D'AGIR

Office fédéral des transports
3003 Berne
konsultationen@bav.admin.ch

Lausanne, le 25 septembre 2019

Consultation sur l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Madame, Monsieur,

La Fédération romande des consommateurs (ci-après : la FRC) vous remercie de l'avoir associée à la consultation susmentionnée et vous prie de trouver ses commentaires ci-dessous.

Commentaire général

En préambule, nous rappelons que la FRC se bat depuis longtemps pour que les usagers suisses bénéficient d'une indemnisation en cas de retard. Il est incompréhensible qu'un passager faisant Lausanne-Paris puisse obtenir un dédommagement mais pas s'il fait Lausanne-Genève. Nous saluons donc la fin de cette inégalité de traitement et l'adaptation de la Suisse au droit européen. Toutefois, le projet initial du Conseil fédéral excluait les titulaires d'abonnement, soit 73% des usagers, ce qui était inacceptable. La FRC s'était battue au Parlement pour que les abonnés puissent justement être éligibles à un dédommagement, sur le mode de l'Union européenne. Le Parlement a donc corrigé le tir en renforçant les droits des passagers. Néanmoins, le projet d'ordonnance contredit à notre sens la volonté du Parlement en inscrivant trop de restrictions, par exemple en excluant le cumul de retards répétés ou en instaurant une limite de 10 CHF bien trop élevées. Sans modification du projet, quasiment aucun usager ne pourrait bénéficier de cette indemnisation. Nous saluons par contre qu'il n'y ait pas d'exceptions pour les cas de force majeure (éboulement, canicule, gel, etc).

Commentaires sur les articles

Article 61

Alinéa 1 – conditions d'indemnisation

Sachant que le but de l'OBI est de s'adapter au droit européen (Règlement 1371/2007), comme il est mentionné dans le projet, nous demandons que les valeurs pour calculer le retard soient déjà calqués sur les nouvelles valeurs que l'Union européenne mettra bientôt en place à savoir : 50% du prix du billet en cas de retard de 60 à 90 minutes, 75% avec un retard de 91 à 120 minutes et 100% en cas de retard de plus de 121 minutes. Il faut que la Suisse s'adapte immédiatement au nouveau règlement européen pour ne pas avoir constamment un train de retard. A tout le moins, nous demandons qu'une adaptation automatique aux standards de l'UE dès que ceux-ci seront entrés en vigueur.

Alinéa 2 – solution pour les abonnés laissé à la libre appréciation des entreprises

Nous comprenons la volonté du Conseil fédéral de laisser la liberté aux entreprises de trouver des moyens raisonnables pour indemniser les passagers. Toutefois, nous demandons au Conseil fédéral de prévoir une ligne de conduite pour les entreprises de transport pour éviter de donner une latitude trop grande pouvant aller à l'encontre des intérêts des usagers. Il est nécessaire également que l'OFT ait un droit de regard plus étendu que le droit de recours actuellement prévu mentionné à la page 12 du projet « Dans le cadre de ses activités de surveillance, l'OFT peut vérifier la conformité

juridique des différentes conditions d'indemnisation ». Nous demandons que l'OFT puisse vérifier non pas uniquement la conformité juridique des solutions proposées, mais bien si elles permettent d'indemniser véritablement les passagers et ne contiennent pas des contraintes disproportionnées pour apporter la preuve de sa présence dans le train/bus en retard ou qui excluraient une partie de la population à cause de la solution choisie. Il s'agirait donc d'une évaluation sur le fond et non uniquement la forme juridique. Nous demandons également qu'un droit de recours soit conféré aux organisations de consommateurs.
Nous demandons également à l'OFT d'avoir un regard attentif sur les technologies utilisées pour permettre une indemnisation. Si une application permet d'être une solution simple pour ceux qui le souhaitent, elle ne doit en aucun cas être l'unique solution. Comme l'ont montré les retours suite à l'opération des CFF lors de l'interruption de la ligne Lausanne-Puidoux, le tout-numérique n'est pas une solution suffisante, d'autres alternatives doivent être garanties pour ceux qui n'ont pas de smartphone ou ne souhaitent pas partager leurs données de géolocalisation. Sur ce point, nous prions l'OFT d'inclure le Préposé fédéral à la protection des données dans ses tâches de surveillance pour vérifier que le principe de proportionnalité est bien appliqué. Il serait en effet totalement disproportionné d'utiliser l'excuse de l'indemnisation des passagers pour les traquer 24h/24 et suivre tous leurs déplacements. Les données collectées ne devraient ainsi pas pouvoir être utilisées à d'autres fins qu'au dédommagement des passagers et devraient être supprimées immédiatement après.
Nous demandons au Conseil fédéral d'étudier comment la solution du Swisspass permettrait de résoudre la question des indemnisations de manière simple en se basant sur les outils déjà à disposition. Il faut éviter à tout prix que les entreprises de transports fassent porter sur le consommateur le fardeau de se procurer le matériel pour pouvoir avoir droit à une indemnisation.
Dans le cas où l'UTP établissait un règlement au niveau national, nous demandons à ce que les organisations de consommateurs puissent participer aux débats et aux décisions.

Alinéa 3 – modalité de versement du dédommagement
Nous soutenons la mesure permettant aux usagers puissent demander une indemnisation en argent et pas uniquement en bons.

Alinéa 4 – montant minimal du dédommagement
Nous demandons de baisser le minimum pour une indemnisation au niveau de celui de l'Union européenne (4 euros) et le faire passer de 10 CHF à 5 CHF. Sans cette mesure, quasiment aucun usager ne pourrait avoir droit à une indemnisation car il est très rare d'arriver à la somme de 40 CHF nécessaire à déclencher une indemnisation (25% si 60 minutes de retard). Si pour un passager voyageant en première classe sans le demi-tarif, il est plus facile d'arriver à un billet d'une valeur de 40 CHF (par exemple, Lausanne-Genève), pour un trajet en 2ème classe avec le ½ tarif, il est très rare d'arriver à cette somme, comme l'a démontré un article du Beobachter. Un trajet Genève-Zurich ou Lugano-Berne arrivent juste à 44 CHF, mais cela signifie qu'un passager ne devrait pas choisir un billet dégriffé sous peine de ne pas recevoir d'indemnisation en cas de retard, ce qui est totalement absurde.
Il ne serait pas acceptable que l'ordonnance d'application prive les usagers de leurs droit à une indemnisation de manière disproportionnée, sous peine de devenir une coquille vide. Rappelons que 80% des offres de siège des CFF sont des 2ème classes et que 2,6 millions de demi-tarif sont en circulation, cela signifie que l'énorme majorité des usagers voyagent par ce biais et n'auraient ainsi généralement pas droit à une indemnisation en cas de retard.

Alinéa 5 – exclusion du droit au dédommagement
Point 1 : nous demandons de biffer ce point car il est inapplicable : comment prouver qu'une personne a été informée que son train était en retard. Une information sur le panneau d'affichage en gare ou sur l'application n'est pas suffisante, car, souvent, ces informations sont défaillantes et peu claires. A tout le moins, ce serait à l'entreprise de transport qui refuse une indemnisation qui devrait prouver que la personne a eu connaissance du retard. Une information générale de la population n'est pas suffisante, l'entreprise devrait prouver que ladite personne a bien vu l'information. Le fardeau de la preuve doit donc être sur l'entreprise.

Point 2 : nous exigeons de biffer ce point. Il est inacceptable de limiter à 60 minutes la durée minimum pour avoir droit à un dédommagement car cela va à l'encontre de la volonté du législateur de renforcer le droit des passagers, comme mentionné ici. Le but de permettre aux abonnés d'être également indemnisés est justement de pouvoir cumuler des retards répétés de moindre importance sur une ligne. Dans l'Union européenne, de nombreux pays/compagnies de transport appliquent ce système. Par exemple, en Belgique, sur six mois, s'il y a 20 retards de plus de 15 minutes ou 10 retards de plus de 30 minutes, les usagers ont droit à une indemnisation (respectivement 25% ou 50% du prix du trajet). Ou encore en France, sur certaines lignes, où 8 retards sur un mois permettent une réduction de 30% d'une mensualité d'un abonnement annuel. Citons encore l'Italie qui a un indice de ponctualité (fiabilité) dans la région toscane qui indemnise les usagers lorsque cet indice est trop faible.
En dernier lieu, nous rappelons l'opération des CFF sur la ligne Lausanne-Puidoux où les passagers qui subissaient un retard de plus de 20 minutes au moins dix fois se voyaient octroyer un bon de 100.-. Et que les CFF ont annoncé qu'ils offriraient un dédommagement dès 30 minutes. Cette limite de 60 minutes n'a donc aucun sens.
Les solutions existent et il est inacceptable que le Conseil fédéral limite à 60 minutes, y compris pour les abonnés, le droit à une indemnisation. Au contraire, la Suisse souffre de retards répétés plutôt que de gros retards ponctuels. Au vu des investissements et travaux annoncés, les retards sont à prévoir et il serait inacceptable de pousser les usagers à prendre leur voiture car les transports publics ne garantissent plus la ponctualité et ne permettent pas d'indemniser correctement les passagers.

Article 61a – assistance en cas de retard
Nous saluons ces dispositions qui permettront une meilleure assistance pour les consommateurs, lors de retards. Il est important de garantir que les passagers qui se retrouvent à quai alors qu'ils n'ont plus d'autres solutions soient acheminés rapidement à la destination finale par d'autres moyens, comme le taxi. Même s'il doit s'agir d'une erreur, nous soutenons la version française du texte qui demande des rafraîchissements après 6 minutes. Nous demandons également que les entreprises de transports ne puissent pas facilement se soustraire à cette obligation car il est facile de distribuer des bons à faire valoir dans les gares pour un rafraîchissement ou un repas.
Par ailleurs, à l'alinéa 3, nous demandons que l'organisation d'une alternative soit certes rapide, mais que le réacheminement le soit aussi. Et que dans la mesure du raisonnable, si un usager peut organiser lui-même son réacheminement de manière plus rapide, les surcoûts soient couverts par l'entreprise de transport. Il ne serait en effet pas acceptable que l'entreprise prévoit un réacheminement bien plus lent que ce qu'un usager pourrait effectué par lui-même.

Conclusion
Nous demandons au Conseil fédéral de mieux prendre en compte les besoins des usagers, en particulier des abonnés et des voyageurs de 2ème classe en ½ tarif, pour qu'ils ne soient pas, de fait, exclus du droit à une indemnisation à cause de critères trop strictes.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à ces lignes et vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Fédération romande
des consommateurs

Sophie Michaud Gigon
Secrétaire générale

Robin Eymann
Responsable politique économique

IG Detailhandel Schweiz

Geschäftsstelle IG Detailhandel Schweiz
Postfach 3001 Bern info@igdetailhandel.ch
+41 (0) 31 313 33 35 www.ig-detailhandel.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an:

konsultationen@bav.admin.ch

24. Oktober 2019

Stellungnahme: Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie uns eingeladen, zum Verordnungspaket OBI Stellung zu nehmen. Die Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG Detailhandel) dankt Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zur "Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur". Die IG Detailhandel bringt die gemeinsamen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen der Schweizer Unternehmen Coop, Denner, Manor und Migros in den Meinungsbildungsprozess ein.

Das Parlament hat mit der Verabschiedung Vorlage Organisation Bahninfrastruktur im letzten Jahr die gesetzlichen Rahmenbedingungen für ein effizienteres Bahnsystem geschaffen. Ein besonderer Fokus lag dabei auf der Attraktivität der Schiene für den Gütertransport. Diese soll durch neue Vorschriften zur Gewährleistung von Diskriminierungsfreiheit, Mitwirkungsrechten und Transparenz erhöht werden. Die nun vorliegenden Konkretisierungen auf der Verordnungsebene sind aus der Sicht der IG Detailhandel teilweise noch zu wenig konsequent umgesetzt. Die IG Detailhandel stimmt daher den Vernehmlassungsvorlagen grundsätzlich zu, fordert aber gewisse Präzisierungen mit folgender Zielen:

1. Transparente und wirtschaftlich nachvollziehbare Preisbildung bei Systemleistungen zur Verhinderung von willkürlichen und prohibitiven Preisen
2. Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit im operativen Betrieb
3. Bessere Gewährleistung der strategischen Diskriminierungsfreiheit, vor allem durch höhere Rechts- und Verfahrenssicherheit bei der Ausübung von Mitwirkungsrechten

Die Begründung unserer Position finden sie nachfolgend:

Wettbewerb im Schienengüterverkehr durchsetzen

Vor 20 Jahren wurde mit der Bahnreform 1 unter anderem das Monopol der SBB in der Beförderung von Gütern auf der Schiene abgeschafft. Dank dem freien Netzzugang konnten Drittanbieter grundsätzlich in den Markt einsteigen. In diesem neuen Markt bestehen seither jedoch weiterhin Reibungsverluste und Ineffizienzen, welche die Attraktivität der Schiene im Gütertransport gegenüber anderen Verkehrsträgern beeinträchtigten. Ebenso offenbaren sich anhaltend Konflikte mit dem nicht liberalisierten Personenverkehr. Diese und weitere Faktoren führten dazu, dass der Bund die Gesetzesvorlage Organisation Bahninfrastruktur erarbeitete, mit dem Ziel die vorhandenen Diskriminierungspotenziale zu reduzieren und den Schienengüterverkehr insgesamt wettbewerbsfähiger zu machen.

Aus Sicht der IG Detailhandel stellen die finalen Beschlüsse des Parlaments zu dieser Vorlage eine sehr wünschenswerte Entwicklung dar. Namentlich ist zu erwähnen, dass die Institutionen des Bahnsystems (Trassenvergabestelle, RailCom, Systemführer) explizit einer «gesunden Entwicklung des Wettbewerbs» verpflichtet sind. Diesem Grundsatz müssen auf Verordnungsebene entsprechende Vorkehrungen folgen.

1. Schaffen von Transparenz bei Preisen der Systemleistungen

Systemführerschaften im Güterverkehr sind grundsätzlich so zu handhaben, dass die Effizienz des Gesamtsystems steigt. Der Vorschlag für Art. 6a GüTV geht diesbezüglich in eine gute Richtung. Es braucht jedoch bei der Preisbildung zusätzliche Vorkehrungen, um die Transparenz weiter zu erhöhen. Die Preise von Systemleistungen sollen nach wirtschaftlichen Kriterien für alle Systempartner nachvollziehbar sein. Zudem ist auf Elemente wie Mengenrabatte zu verzichten, da dies einzelne Marktteilnehmer bevorteilen dürfte. Eine Anlehnung an die Bildung der Trassenpreise (welche die genannten Anforderungen erfüllt) ist naheliegend.

2. Stärken der operativen Mitwirkungsrechte

Die Beteiligung von Dritten an der Festlegung und Umsetzung der «Spielregeln» im Bahnsystem ist eine wirtschaftlich wesentliche Neuerung der OBI-Vorlage. An verschiedenen Stellen in den Vernehmlassungsvorlagen ist deshalb eine stärkere Berücksichtigung dieses Grundsatzes wünschenswert. Dies betrifft die Baustellenplanung, wo der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr benachteiligt wird, und die Streckensperrungen, wo die NZV derzeit keine Mitwirkung Dritter bei der spezifischen Fahrplangestaltung vorsieht. Letztlich braucht es eine Gleichbehandlung öffentlicher und privater Infrastruktureigner bei der Informationsübermittlung im Kontext des Infrastrukturregisters.

3. Sicherstellen der strategische Mitwirkung und Diskriminierungsfreiheit

Abgesehen von den Mitwirkungsrechten mit unmittelbaren betrieblichen Implikationen, sind auch solche mit strategischem Charakter in den Verordnungen besser abzusichern:

Gemäss Art. 24 Abs. 6 der KPFV sind die Einsprache und der Rechtsweg bei der inhaltlichen Prüfung von Investitionsvorhaben durch das BAV ausgeschlossen. Dies führt in der Praxis potenziell zu einer Beeinträchtigung der Mitsprache Dritter. Sofern beispielsweise Anschlussgleisbetreiber von solchen Investitionen indirekt betroffen sind, muss auch ein inhaltliches Einspracherecht bestehen.

Zusätzlicher Handlungsbedarf besteht ausserdem bei der Bewältigung von Trassenkonflikten. Die vorgesehene Regelung in Art. 12b NZV bevorzugt tendenziell den Personenverkehr. Eine ausgewogenere Formulierung ist wünschenswert, damit auch der Güterverkehr im Konfliktfall adäquat beurteilt wird.

Letztlich steht das Thema der Passagierrechte im Raum. Die IG Detailhandel äussert sich dazu nicht. Aus Wirtschaftssicht stellt sich jedoch die Frage, ob nicht auch im Güterverkehr mehr Wert auf die Kundenrechte zu legen sei. Dies könnte die Attraktivität des Schienengüterverkehrs zusätzlich erhöhen.

Die IG Detailhandel bedankt sich für die Berücksichtigung ihrer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Rainer Deutschmann
Präsident
Arbeitsgruppe Güterverkehr
IG Detailhandel Schweiz

Thomas Mahrer
Mandatsleiter
Arbeitsgruppe Güterverkehr
IG Detailhandel Schweiz

Beilage:

- Fragebogen mit Antworten der IG Detailhandel vom 24. Oktober 2019

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. **Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?**

   Ja.

2. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Ja. Private Infrastrukturbetreiber (also insb. Anschlussgleisbetreiber) müssen bei der Festsetzung der Einzelheiten der Informationsübermittlung zum Eisenbahninfrastrukturregister von der Trassenvergabestelle einbezogen werden. Zu diesem Zweck ist Art. 15f der Eisenbahnverordnung EBV zu ergänzen:

   Art. 15f EBV

   *[3] Das BAV erlässt Richtlinien über die Registerführung, insbesondere über die Netzabgrenzung. Die Trassenvergabestelle regelt nach Anhörung des BAV**, ~~und~~** der Infrastrukturbetreiberinnen **und der Anschliesser** die Einzelheiten der Informationsübermittlung.*

   Des Weiteren soll die folgende Anpassung die Unabhängigkeit der Trassenvergabestelle stärken und die Mitwirkung der privaten Infrastrukturbetreiber gewährleisten:

   Art. 2 lit. h TVSV

   *h. Sie erklärt Strecken für überlastet und führt Kapazitätsanalysen unter Einbezug der betroffenen Infrasturkturbetreiberinnen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen **und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang antragsberechtigten Anschliessern** durch.*

   Art. 2 lit. k TVSV

   *k. Sie begleitet die Baustellen- und Intervallplanung der Infrastrukturbetreiberinnen. Sie **~~kann~~ nimmt in der Regel** in entsprechenden Koordinationsgremien Einsitz **~~nehmen~~**.*

   Art. 3 Abs. 4 TVSV

   *[4] Erfüllen Dritte den Auftrag nicht oder nur mangelhaft, so kann die Trassenvergabestelle ihnen eine angemessene Nachfrist zur Abhilfe setzen. Wird der vertragsgemässe Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt, so kann sie **~~nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation~~** den Auftrag entziehen.*

IG Detailhandel Schweiz

Geschäftsstelle IG Detailhandel Schweiz
Postfach 3001 Bern info@igdetailhandel.ch
+41 (0) 31 313 33 35 www.ig-detailhandel.ch

Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

Systemführerschaft

3. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?**

   Nein. Für die IG Detailhandel ist die Konkretisierung des Art. 6a Güterverkehrsverordnung GüTV ein zentraler Punkt der Vernehmlassungsvorlage. Die Intention des Gesetzgebers muss noch besser widerspiegelt werden. Dies gilt insbesondere für transparente und wirtschaftlich nachvollziehbare Preise der Systemdienstleistungen. Aus dem Preisgefüge darf kein Diskriminierungspotenzial resultieren.

4. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Ja. Der Entwurf darf grundsätzlich bei der Preisfestsetzung keine Mengenrabatte zulassen. Ausnahmen bilden Grosskunden des Systemwagenladungsverkehrs aufgrund des Bezugs von integrierten Systemdienstleistungen. Überdies sind die Preise nach wirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien festzulegen – dies in Analogie zum Trassenpreissystem. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Systemanbieter „diskriminierungsfrei" gegenüber allen Nachfragern überhöhte Preise für die Nahzustellung fordert, während er die von ihm erbrachten Hauptleistungen quersubventioniert und entsprechend günstiger anbieten kann.

   IG Detailhandel begrüsst den Art. 6a GüTV insgesamt. Zentral ist dabei für die IG Detailhandel, dass die hohe Transparenz gemäss Ziffer c und d verbindlich geschaffen wird. Transparenz bei Preis und Leistung ist eine zentrale Voraussetzung, eines diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene. Die Ziffern c und d können jedoch noch konkretisiert werden:

   Art. 6a GüTV

   c. die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen, ***der Planung und der Zuteilung der Ressourcen*** ~~***und des Verfahrens***~~ *sowie die* ***allgemeine Grundlagen zur Bemessung der*** *Preise publizieren;*

   d. die anzubietenden Dienstleistungen ***(wie z.B. Rangierung, Kranung, Nahzustellung)*** *sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmvereinbarungen,* ***auf Anfrage Dritter innerhalb zweier Werktage offenlegen*** ~~***publizieren***~~*.*

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   Nein. Die Mitwirkungsrechte sind in der Netzzugangsverordnung NZV stärker zu verankern. Dies betrifft insbesondere Einschränkungen und Streckensperrungen im Bahnverkehr (z.B. infolge von Bauarbeiten).

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Ja. Folgendes ist zu ergänzen:

   Art. 10 Abs. 1 lit. a NZV

Geschäftsstelle IG Detailhandel Schweiz
Postfach 3001 Bern info@igdetailhandel.ch
+41 (0) 31 313 33 35 www.ig-detailhandel.ch

Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

[1] Die Infrastrukturbetreiberin gewährt den diskriminierungsfreien Netzzugang zu ihrem Netz, indem sie

*a. sich bei **Trassenplanung**, Trassenzuteilung und Trassenpreis für den eigenen Bedarf an die gleichen Regeln hält, die für Dritte gelten*

*b. Dritte bei **Trassenplanung**, Trassenzuteilung und Trassenpreis unter gleichen Bedingungen gleichbehandelt,*

Art. 11b NZV

*[1bis] Besteht die Einschränkung während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und führt sie zu einer Beeinträchtigung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens **oder besteht die Einschränkung während mehreren Wochen nur tageweise**, so muss die Infrastrukturbetreiberin die Einschränkungen den Antragstellerinnen **und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten** unterbreiten. Die Einschränkung ist erstmals mindestens 24 Monate und in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode zu veröffentlichen.*

*[2] Die Infrastrukturbetreiberin legt nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen **und der nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten** (…)*

*[5] Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die ~~**Eisenbahnverkehrsunternehmen**~~ **Anschliesser** für die Mehrkosten des **Ersatzverkehrs und die Planung und Vorbereitung der Umleitungen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten der Planung** und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen.*

Art. 12b NZV

Der nicht abgeänderte Text zum Bietverfahren in Art. 12c Abs. 2 lit. a bis c NZV ist einseitig auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgelegt bzw. baut auf Art. 12c Abs. 1 NZV auf. Mit dem vorgeschlagenen Art. 12b Abs. 3 NVZ bedarf es einer Schutzklausel für den Güterverkehr, um nicht die Trassensicherung der NNP mit den Rahmenvereinbarungen zu übersteuern.

Art. 14 NZV

*[2] Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Streckensperrung, so legt die Infrastrukturbetreiberin **zusammen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen** nach Rücksprache mit der Trassenvergabestelle und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen **und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang antragsberechtigten Anschliessern** die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr (Notfahrplan) fest. Sie publiziert den Notfahrplan in geeigneter Weise.*

*[5] Führt die Ausweichstrecke über die Netze mehrerer Infrastrukturbetreiberinnen, so setzen diese einen gemeinsamen Notfallstab ein, der die Aufgaben nach den Absätzen 2-4 wahrnimmt. Die Trassenvergabestelle ~~**kann**~~ **nimmt in der Regel** im Notfallstab Einsitz ~~**nehmen**~~.*

Geschäftsstelle IG Detailhandel Schweiz
Postfach 3001 Bern info@igdetailhandel.ch
+41 (0) 31 313 33 35 www.ig-detailhandel.ch

Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

Darüber hinaus besteht Handlungsbedarf in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur KPFV: Art. 24 Abs. 6 der KPFV schliesst die inhaltliche Prüfung der Investitionsvorhaben durch die RailCom aus. Dies vermutlich deshalb, weil sie Gegenstand der Vereinbarungen zwischen BAV und betroffener Infrastrukturbetreiberin sind. Diese Regelung schliesst indes einen unabhängigen Justizentscheid aus, womit das Mitwirkungsrecht im Kern ausgehöhlt wird.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. **Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?**

   Ja.

8. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein.

Passagierrechte

Wir sind als Unternehmen von den Fragestellungen zu den Passagierrechten nicht betroffen. Wir verzichten daher auf die Beantwortung der Fragen 9 bis 12.

9. **Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?**
10. **Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?**
11. **Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?**
12. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

Weitere Bemerkungen

13. **Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?**

    Ja. Betreffend Entschädigungen für Umleitungen und Ersatzverkehre von der Schiene auf die Strasse ist eine Gleichbehandlung von Verladern und EVU wünschenswert, Art. 11b NZV wäre entsprechend zu ergänzen.

14. **Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?**

    Nein.

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
29, avenue Ste-Cécile, 1217 Meyrin
geschaeftsstelle@igoev.ch www.igoev.ch

Meyrin, 23. Oktober 2019

Fragenkatalog-Stellungsnahme zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Vorstand der IGöV Schweiz dankt Ihnen für die Möglichkeit, zu dieser Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Gerne hoffen wir, dass unsere untenstehenden Anregungen in die Entscheidungsphase genommen werden:

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert? **JA**

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf? **NEIN**

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als Hinreichend? **JA**

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf? **NEIN**

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als Hinreichend? **JA**

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf? **NEIN**

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zu RailCom einverstanden? **JA**

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf? **NEIN**

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden? **NEIN**

   - Die Limite für die Entschädigung ist auf CHF 5 festzusetzen
   - Die Entschädigung ist ab einer Reiseverspätung von 30 Minuten auszurichten

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt? **NEIN**

    Die Rahmenbedingungen sind gesetzlich so festzulegen, dass alle Verspätungen innerhalb der Gültigkeitsdauer des Abonnements für den Anspruch zusammengerechnet werden, auf den die Limite angewendet werden darf. Damit wird vermieden, dass Abonnementsinhaberinnen und –inhaber prinzipiell leer ausgehen.

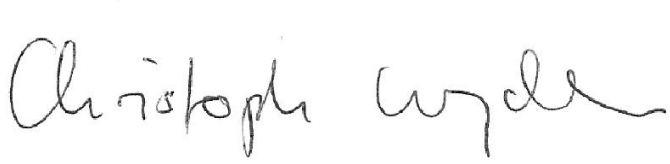
12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Mit freundlichen Grüssen



Christoph Wydler
Präsident IGöV Schweiz

LITRA
Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Service d'information pour les transports publics
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
Survetsch d'informaziun per il traffic public

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Per Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 22. Oktober 2019

Vernehmlassung: Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zur eingangs erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Mit der Verabschiedung des Bundesgesetzes über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) am 28. September 2018 durch die Bundesversammlung wurde unter anderem eine Erweiterung der nationalen Passagierrechte auf Basis der bestehenden europäischen Regelungen beschlossen. Im Entwurf der Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur wird die Umsetzung dieses Bundesgesetzes konkretisiert.

Wir begrüssen den Vorschlag zur schlanken und raschen Umsetzung, schlagen jedoch in einigen Punkten Änderungen vor.

Unsere Stellungnahme, welcher sich auch unser Partnerverband «SWISSRAIL» anschliesst, finden Sie im beigefügten Fragenkatalog. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Überlegungen und stehen Ihnen für Ergänzungen und Auskünfte jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA – Informationsdienst
für den öffentlichen Verkehr

Martin Candinas
Präsident

René Böhlen
Geschäftsführer

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. **Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?**

   Wir erachten die Zuständigkeiten und Aufgaben der Trassenvergabestelle als ausreichen klar definiert.

2. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Systemführerschaft

3. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?**

   Ja. Bei der Umsetzung der Bestimmungen zu den Systemführerschaften aus dem OBI-Gesetz und der OBI-Verordnung ist sicherzustellen, dass möglichst stark auf den Prozessen, Instrumenten und Gefässen bestehender Systemführungsverträge aufgebaut wird.

4. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Mitwirkungsrechte

5. **Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?**

   Hierzu verzichten wir auf eine Stellungnahme.

6. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. **Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?**

   Mit OBI erhält die Regulierungsbehörde zusätzliche Kompetenzen, um den diskriminierungsfreien Netzzugang zu gewährleisten. Wir sind mit den erforderlichen Anpassungen auf Stufe der OBI-Verordnung einverstanden.

8. **Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?**

   Nein

Passagierrechte

9. **Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?**

   Die vorgeschlagenen Änderungen in den gesetzlichen Regelungen für Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Ausfälle betreffen konzessionierte Transportunternehmen und

Busunternehmen, welche grenzüberschreitend Reisende befördern. In zwei Punkten sehen wir Änderungsbedarf in der vorgeschlagenen Verordnung.

Harmonisierung der Anspruchskriterien für Erstattungen und Entschädigungen bei Verspätungen

Die Branchenorganisation ch-direct weist in ihrer Stellungnahme auf den wichtigen Grundsatz der Harmonisierung der Anspruchskriterien für Erstattung und Entschädigungen bei Verspätungen hin. Die LITRA sieht hier ebenfalls Änderungsbedarf in der vorliegenden Verordnung. Wir schliessen uns daher der Meinung von ch-direct an.

Die Bestimmungen für die (teilweise) Erstattung des Fahrpreises (Art. 21a PBG) sind in der Verordnung zu präzisieren: Gemäss Personenbeförderungsgesetz (PBG) haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Es sind klare und konsistente Kriterien zu definieren, die eine Erstattung erst bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten vorsieht. Anderenfalls resultiert ein erheblicher Mehraufwand bei der Antragstellung seitens Reisenden und bei der Prüfung von Anträgen seitens Branche.

Ausschluss von Entschädigungsansprüchen bei höherer Gewalt

Eisenbahn- und Busunternehmen sind bei ihrer Leistungserbringung Naturereignissen ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen können. Erleiden die Reisenden aufgrund solcher Umstände eine Verspätung am Zielort, soll der Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden. Sämtliche Verkehrsträger müssen gleichgestellt sein.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Wir begrüssen es, dass der Bundesrat auch im grenzüberschreitenden Busverkehr Passagierrechte einführt. Die Wettbewerbsbedingungen müssen jedoch für alle Transportunternehmen gleich sein, weshalb wir eine Sonderregelung ablehnen.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Wir begrüssen die Möglichkeit für die öV-Branche, angemessene Entschädigungsbedingungen für Abo-Besitzer festlegen zu dürfen.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Mit der Umsetzung der Neuregelung der Entschädigungs- und Erstattungspflicht bei Verspätungen muss die öV-Branche neue Prozesse definieren und teilweise ihre Systeme anpassen. Wir schliessen uns der Stellungnahme der Branchenorganisation ch-direct an, die verlangt, die Umsetzung der Passagierrechte zu den Fahrpreiserstattungen frühestens per 1. Juli 2021 zu realisieren.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
    Nein
14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?
    Nein

Pro Bahn Schweiz

INTERESSENVERTRETUNG DER KUNDINNEN UND KUNDEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 24. Oktober 2019/*mb*

OBI (Organisation der Bahninfrastruktur):
Stellungnahme zur Vernehmlassung von ‚Pro Bahn Schweiz'

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Anfrage zur Stellungnahme zur OBI. Gerne nehmen wir ausführlich als ‚Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs' Stellung zur Vorlage, insbesondere, da es darin explizit um die Rechte der Passagiere des ÖV geht.

Vorbemerkungen und grundsätzliche Anliegen

- Nach wie vor bestehen stossende Ungerechtigkeiten, was die Rechte von Passagieren in der Schweiz betrifft.
- Der Konsumentenschutz lässt - im Vergleich zu Europa – in der Schweiz zu wünschen übrig.
- So schreiben die Zeitschriften „K-Tipp" und „Saldo" in ihren Oktober-Ausgaben (Nummer 15 & 17/2019: „Im Inland hat man keinen Anspruch auf Entschädigung. Wer über die Landesgrenze reist, bekommt ab einer Stunde Verspätung 25 % des Fahrpreises erstattet, ab 2 Stunden 50 %. Beim französischen TGV gibt es bereits ab einer halben Stunde 25 % des Preises zurück."
- ‚Pro Bahn Schweiz' wird in dieser Vernehmlassung noch speziell die unvorteilhaften Passagierrechte in der Schweiz monieren. Es darf nicht weiterhin sein, dass Reisende ausserhalb der Schweiz und Kundinnen und Kunden von Pauschalreisen (bei einem Reisebüro mit Hotelübernachtung gebucht) puncto Schadenersatz / Entschädigung viel besser gestellt sind als Reisende im Inland, welche ‚nur' ein Ticket kaufen.

Im Grossen und Ganzen befürwortet ‚Pro Bahn Schweiz' die Vorlage. Nachstehend unsere Antworten auf den Fragenkatalog.

Pro Bahn Schweiz
8000 Zürich
info@pro-bahn.ch
www.pro-bahn.ch

078 878 03 23

Marcel Burlet
Zentralsekretär
burlet@bluewin.ch

079 540 50 50

Beantwortung des Fragenkatalogs

Trassenvergabestelle

1. Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle (TVS) ausreichend definiert?

— Für ‚Pro Bahn Schweiz' sind die Aufgaben der TVS ausreichend definiert.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

— Nein.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

— Ja, wir erachten diese Konkretisierung als hinreichend.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

— Es sollte jedenfalls auf den bestehenden Systemführerschaften aufgebaut und keine neue Struktur gebildet werden.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

— ‚Pro Bahn Schweiz' ist mit diesem Abschnitt einverstanden. Uns ist jedoch wichtig, dass diese Mitwirkungsrechte nicht zu solch grossem Zusatzaufwand führen, dass es dann schliesslich zu Verzögerungen bei den Investitionen führt. Die Bahninfrastruktur verträgt keine verminderte Effizienz. Für die Kundinnen und Kunden der Bahn darf es keine weitere Verzögerung der Infrastrukturausbauten geben.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

— Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

— Wir sind einverstanden, insbesondere weil mit OBI die Regulierungsbehörden Kompetenzen erhalten, um den diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten.

Pro Bahn Schweiz
8000 Zürich
info@pro-bahn.ch
www.pro-bahn.ch

078 878 03 23

Marcel Burlet
Zentralsekretär
burlet@bluewin.ch

079 540 50 50

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

— Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

— **Nein. ‚Pro Bahn' findet diesen Abschnitt als Interessen-Vertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs unzureichend.**
In diesem Bereich haben wir verschiedene Anliegen, aber auch konkrete Forderungen zum Ausbau der Passagierrechte. Wir begrüssen zunächst Art. 61a, in dem steht, dass das ÖV-Unternehmen bei einer Blockierung der Strecke oder falls sonst keine Möglichkeit zur Fortsetzung der Reise besteht, so rasch wie möglich eine Beförderung der Reisenden zu einem alternativen Abfahrtsort oder zum Zielort des Kurses organisieren muss. Es ist wichtig, dass dafür gesorgt wird, dass Reisende bei einer fehlenden Möglichkeit zur Weiterfahrt, auch mit anderen Mitteln (wie z.B. Taxis) schnell an den Bestimmungsort gebracht werden. In der Vergangenheit haben sich zu viele Vorfälle ereignet, in denen Passagiere zu lange auf die Weitereise warten mussten oder einfach wegen Kapazitätsproblemen und Sicherheitsvorschriften zum Ausstieg gezwungen wurden (Gotthardstrecke) und dann infolge dieser Massnahme mit grosser Verspätung an ihrem Ziel ankamen. Zumindest erwarten wir in diesen Fällen eine adäquate Entschädigung.

— ‚Pro Bahn Schweiz' begrüsst es, wenn Passagierrechte weiter gestärkt werden. Doch die Anspruchskriterien auf Entschädigung müssen mit eindeutigen Definitionen harmonisiert werden. Es kann nicht sein, dass im PBG steht, es gebe Entschädigung bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung (hier: unbestimmt) und im E-VPG wird die Verspätung erst entschädigungspflichtig, wenn sie mehr als 60 Minuten beträgt. Im Gesetz muss also dieser Passus genauer ausformuliert werden.

— **Den Mindestbetrag auf Entschädigung von Fr. 10.— erachten wir als zu hoch.** Die meisten Bahnreisenden mit einem Halbtax 2. Klasse sind damit von einer Entschädigung ausgeschlossen, denn innerhalb der Schweiz kosten wenige Reisen die benötigten Fr. 40.—(Halbtax, Hinreise), damit eine Entschädigung fällig wird. In der Schweiz mit ihren - relativ zu Europa – kurzen Distanzen kommen selten Verspätungen von mehr als einer Stunde vor. In Europa sind die Passagierrechte besser ausgebaut. Dort gilt ein Mindestbetrag von 4 € / Euro bereits zur Entschädigung berechtigt.
Im Artikel 61 zur Fahrpreisentschädigung schlagen wir folgende Formulierung vor: „Die Unternehmen können einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf höchstens auf 5 Franken festgesetzt werden."
Dieser Wert müsste aus der Sicht von ‚Pro Bahn Schweiz' allgemein festgesetzt werden und für alle Transportunternehmungen zur Anwendung kommen.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierentschädigungsrechte im bewilligungspflichtigen Verkehr einverstanden?

— ‚Pro Bahn Schweiz' begrüsst generell die Anpassung der Passagierrechte an den europäischen Standard. Damit erhalten die Reisenden mehr Rechte. Es soll jedoch kein Unterschied gemacht werden zwischen dem ‚konzessionierten Verkehr' und dem ‚bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr'. Die

Pro Bahn Schweiz
8000 Zürich
info@pro-bahn.ch
www.pro-bahn.ch

078 878 03 23

Marcel Burlet
Zentralsekretär
burlet@bluewin.ch

079 540 50 50

— Fahrpreisentschädigung muss hier zwingend gleich geregelt werden. Darum sollte im Art. 61a der Ausdruck „Zug" durch „Transportmittel" ersetzt werden, damit die Busse des privaten Linienbusverkehrs auch in die Entschädigungspflicht einbezogen werden und der öffentliche konzessionierte Verkehr in der Schweiz keinen massiven Nachteil generiert.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzer festlegt?

— **‚Pro Bahn Schweiz' sieht es als zwingend an, dass auch die Abonnements-Inhaber/innen einen Entschädigungsanspruch geltend machen können.** Diese Reisenden haben insbesondere ein Recht auf eine angemessene Entschädigung bei wiederholten Ausfällen und regelmässigen Verspätungen. Es muss unbedingt eine kundenfreundliche Lösung angeboten werden und Abonnementsbesitzer/innen dürfen im Vergleich zu Reisenden mit Einzeltickets nicht benachteiligt werden. Eine einheitliche Branchen-Regelung muss vorliegen, deren Einhaltung das BAV kontrolliert. Sie bringt den Verkehrsunternehmen administrative Erleichterung, den Passagieren mehr Gerechtigkeit und weniger Willkür. Es darf nicht sein, dass Transportunternehmung A eine volle Entschädigung auszahlt und der Busbetrieb B für den gleichen Fall weniger oder gar nichts rückerstattet. Nur mit diesen Vorgaben sind wir einverstanden, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsinhaber/innen festlegt.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

— Ja, bei **Entschädigungen im Wiederholungsfall** empfinden wir die Regel (weniger als 60 Minuten Verspätung = nicht anspruchsberechtigt) als zu starr. Wie vorher genannt, generiert die Schweiz aufgrund ihrer geringeren Distanzen selten Verspätungen von mehr als 1 Stunde. ‚Pro Bahn Schweiz' befürwortet daher eine kulantere Regelung: **Eine Entschädigung erhält auch, wer innerhalb einer bestimmten Zeitspanne mehrmals mit mindestens 15 Minuten Verspätung am Reiseziel ankommt.** Diese Ergänzung wäre z. B. im Art. 61 als neuer Absatz einzufügen.
— In gewissen europäischen Ländern sind auch wiederholte Verspätungen von 15 Minuten innerhalb eines bestimmten Zeitraums entschädigungspflichtig (z. B. in Belgien bei 20 Verspätungen innerhalb eines halben Jahres). Auch dieser Ansatz gehört im Art. 61 ausformuliert. So können die Verkehrsunternehmen den regelmässigen treuen Kundinnen und Kunden Kulanz erweisen.

Weitere Bemerkungen

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

— Ja, wir verweisen hier auf unsere Vorbemerkungen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

— *Nein. Zum OBI nicht.*

Pro Bahn Schweiz
8000 Zürich
info@pro-bahn.ch
www.pro-bahn.ch

078 878 03 23

Marcel Burlet
Zentralsekretär
burlet@bluewin.ch

079 540 50 50

Fazit: ‚Pro Bahn Schweiz' begrüsst grundsätzlich eine Gesetzesvorlage OBI mit Ausbau der Passagierrechte.

Freundliche Grüsse

Für ‚Pro Bahn Schweiz'

Marcel Burlet
Zentralsekretär

Pro Bahn Schweiz
8000 Zürich
info@pro-bahn.ch
www.pro-bahn.ch

078 878 03 23

Marcel Burlet
Zentralsekretär
burlet@bluewin.ch

079 540 50 50

railCare

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

24. Oktober 2019

Stellungnahme: Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie uns eingeladen, zum Verordnungspaket OBI Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Das Parlament hat mit der Verabschiedung der Vorlage Organisation Bahninfrastruktur im letzten Jahr die gesetzlichen Rahmenbedingungen für ein effizienteres Bahnsystem geschaffen. Ein besonderer Fokus lag dabei auf der Attraktivität des Schienengüterverkehrs. Diese soll durch neue Vorschriften zur Gewährleistung von Diskriminierungsfreiheit, Mitwirkungsrechten und Transparenz erhöht werden. Wir begrüssen die vorliegenden Entwürfe, die den Geist des neuen Bundesgesetzes übernehmen. Gleichwohl erlauben wir uns, im beiliegenden Fragebogen weitere Präzisierungen und Ergänzungen vorzuschlagen, um die gesunde Entwicklung des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr zu fördern.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

railCare AG

Philipp Wegmüller
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Beilagen: Fragenkatalog zur Vernehmlassung OBI-VO

railCare AG
Altgraben 23
4624 Härkingen
Schweiz
Tel. +41 62 388 93 70
Mobile +41 79 335 37 39
CHE-116.311.185 MWST
philipp.wegmueller@railcare.ch
www.railcare.ch

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Ja. Die Anschliesser sind als Betreiber privater Infrastruktur bei der Festsetzung der Einzelheiten der Informationsübermittlung zum Eisenbahninfrastrukturregister von der TVS einzubeziehen. Art. 15f EBV ist zu ergänzen:

   [3] Das BAV erlässt Richtlinien über die Registerführung, insbesondere über die Netzabgrenzung. Die Trassenvergabestelle regelt nach Anhörung des BAV, ***~~und~~*** *der Infrastrukturbetreiberinnen* ***und Anschliesser*** *die Einzelheiten der Informationsübermittlung.*

   Des Weiteren soll die folgende Anpassung die Unabhängigkeit der Trassenvergabestelle stärken und die Mitwirkung der privaten Infrastrukturbetreiber gewährleisten:

   Art. 2 lit. h TVSV

   h. Sie erklärt Strecken für überlastet und führt Kapazitätsanalysen unter Einbezug der betroffenen Infrasturkturbetreiberinnen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen ***und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang antragsberechtigten Anschliessern*** *durch.*

   Art. 2 lit. k TVSV

   k. Sie begleitet die Baustellen- und Intervallplanung der Infrastrukturbetreiberinnen. Sie ***~~kann~~*** ***nimmt in der Regel*** *in entsprechenden Koordinationsgremien Einsitz* ***~~nehmen~~****.*

   Art. 3 Abs. 4 TVSV

   [4] Erfüllen Dritte den Auftrag nicht oder nur mangelhaft, so kann die Trassenvergabestelle ihnen eine angemessene Nachfrist zur Abhilfe setzen. Wird der vertragsgemässe Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestellt, so kann sie ***~~nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation~~*** *den Auftrag entziehen.*

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

   Nein. Die Konkretisierung des Art. 6a GüTV muss die Intention des Gesetzgebers noch besser widerspiegeln. Aus dem Preisgefüge darf kein Diskriminierungspotenzial resultieren.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Ja. Der Entwurf darf bei der Preisfestsetzung keine Mengenrabatte zulassen. Überdies sind die Preise nach wirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien festzulegen - dies in Analogie zum Trassenpreissystem. Wir begrüssen den Art. 6a GüTV insgesamt, fänden es aber pragmatischer Litera c wie nachfolgend zu konkretisieren und Litera d zu streichen:

   c. die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen, ***der Planung und Zuteilung der Ressourcen*** ~~***und des Verfahrens***~~ *sowie die* ***allgemeinen Grundlagen zur Bemessung der*** *Preise publizieren;*

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   Nein. Die Mitwirkungsrechte sind in der Netzzugangsverordnung (NZV) stärker zu verankern. Die betrifft insbesondere Einschränkungen und Streckensperrungen im Bahnverkehr (z.B. infolge von Bauarbeiten).

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Ja. Folgendes ist zu ergänzen:

   Art. 10 Abs. 1 lit. a NZV

   [1] Die Infrastrukturbetreiberin gewährt den diskriminierungsfreien Netzzugang zu ihrem Netz, indem sie

   a. sich bei ***Trassenplanung****, Trassenzuteilung und Trassenpreis für den eigenen Bedarf an die gleichen Regeln hält, die für Dritte gelten*

   b. Dritte bei ***Trassenplanung****, Trassenzuteilung und Trassenpreis unter gleichen Bedingungen gleichbehandelt,*

   Art. 11b NZV

   [1bis] Besteht die Einschränkung während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und führt sie zu einer Beeinträchtigung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens ***oder besteht die Einschränkung während mehreren Wochen nur tageweise****, so muss die Infrastrukturbetreiberin die Einschränkungen den Antragstellerinnen* ***und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten*** *unterbreiten. Die Einschränkung ist erstmals mindestens 24 Monate und in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode zu veröffentlichen.*

   [2] Die Infrastrukturbetreiberin legt nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen ***und der nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten*** *(…)*

   [5] Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die ~~***Eisenbahnverkehrsunternehmen***~~ ***Anschliesser*** *für die Mehrkosten des* ***Ersatzverkehrs und die Planung und Vorbereitung der Umleitungen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten der Planung*** *und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen.*

Art. 12b NZV:

Der nicht abgeänderte Text zum Bietverfahren in Art. 12c Abs. 2 lit. a bis c NZV ist einseitig auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgelegt bzw. baut auf Art. 12c Abs. 1 NZV auf. Mit dem vorgeschlagenen Art. 12b Abs. 3 NVZ bedarf es einer Schutzklausel für den Güterverkehr, um nicht die Trassensicherung der NNP mit den Rahmenvereinbarungen zu übersteuern.

Des Weiteren soll Art. 14 NZV wie folgt ergänzt werden:

[2] Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Streckensperrung, so legt die Infrastrukturbetreiberin nach Rücksprache mit der Trassenvergabestelle und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ***und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten Anschliessern*** *die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr (Notfahrplan) fest. Sie publiziert den Notfahrplan in geeigneter Weise.*

[5] Führt die Ausweichstrecke über die Netze mehrerer Infrastrukturbetreiberinnen, so setzen diese einen gemeinsamen Notfallstab ein, der die Aufgaben nach den Absätzen 2-4 wahrnimmt. Die Trassenvergabestelle ~~***kann***~~ ***nimmt in der Regel*** *im Notfallstab Einsitz* ~~***nehmen***~~*.*

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   Ja.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?
10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?
11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?
12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

    Die Punkte 9 bis 11 sind für uns nicht relevant, deshalb nehmen wir dazu nicht Stellung.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

    Ja. Die Entschädigungen für Umleitungen und Ersatzverkehre von der Bahn auf den LKW werden ungenügend geregelt. Betroffene Verlader sind direkt ebenso für ihre Mehraufwendungen zu entschädigen wie EVU. Die Verordnungsentwürfe sind diesbezüglich zu ergänzen, Art. 11b NZV.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

    Nein.

Härkingen, 24.10.2019

railCare AG

Seilbahnen Schweiz
Remontées Mécaniques Suisses
Funivie Svizzere
Pendiculares Svizras

Eidgenössisches Departement für Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 21. Oktober 2019
Tel. +41 31 359 23 19, fritz.jost@seilbahnen.org

Vernehmlassung Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihren Schreiben vom 2. Juli 2019 haben Sie uns gebeten, zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit hiermit wahr.

Wir begrüssen, dass mit dem Entwurf mehrheitlich eine schlanke und klare Umsetzung des Gesetzes über die Organisation der Bahninfrastruktur sowie die Stärkung der Passagierrechte im öffentlichen Verkehr angestrebt wird.

Zu den vorgesehenen Bestimmungen betreffend Fahrpreisentschädigungen möchten wir folgende Änderungen bzw. Ergänzungen vorschlagen:

Gänzlicher Ausschluss der Seilbahnunternehmen von der Fahrpreisentschädigungspflicht

Der Betrieb von Seilbahnunternehmen ist stärker und häufiger als andere Transportunternehmen von äusseren Umwelteinflüssen tangiert sowie unvorhergesehenen Naturereignissen ausgesetzt. Eine Sesselbahn beispielsweise ist um einiges empfindlicher und wind- und wetteranfälliger als eine schienengebundene Eisenbahn.

Oftmals muss bereits infolge kleinster möglicher Beeinträchtigungen durch die Witterungsverhältnisse (Regen, Wind, Schnee, Hagel etc.) aus sicherheitstechnischen Gründen, die gesetzlich verankert sind, der Betrieb einer Seilbahn kurzfristig eingestellt werden oder der Betrieb kann aus den genannten Gründen gar nicht erst eröffnet werden.

Eine Entschädigungspflicht bei jedem (längeren oder kürzeren) Ausfall oder jeder Verspätung eines Seilbahnbetriebs aus Gründen, welche durch das Seilbahnunternehmen nicht hätten vermieden werden können, ist für die betroffenen Seilbahnunternehmen nicht tragbar. Unklar ist in diesem Zusammenhang auch der in der Verordnung verwendete Begriff des «Reisenden». Würden beispielsweise auch Inhaber eines Ski-Saisonabonnements darunterfallen und müsste demzufolge auch solchen Personen bei Ausfällen oder Verspätungen eine Entschädigung

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6
www.seilbahnen.org
Tel +41 (0)31 359 23 33
Fax +41 (0)31 359 23 10
info@seilbahnen.org

bezahlt werden, wäre dies mit untragbaren Kostenfolgen für den betroffenen, je nach dem sehr kleinen Seilbahnbetrieb verbunden.

Aus diesem Grund stellen wir den Antrag, sämtliche Seilbahnunternehmen von der Fahrpreisentschädigungspflicht auszunehmen.

Antrag: Ausschluss der Seilbahnunternehmen von der Fahrpreisentschädigungspflicht durch Aufnahme eines neuen zusätzlichen Absatzes 6 in Art. 61 VPB.

Art. 61 Absatz 6 VPB:

Sämtliche Seilbahnunternehmen sind von der Fahrpreisentschädigungspflicht ausgenommen.

Falls dem Begehren um einen gänzlichen Ausschluss der Seilbahnunternehmen von der Fahrpreisentschädigungspflicht nicht entsprochen wird, stellen wir folgende Ersatzanträge:

1. Keine Entschädigungspflicht für Seilbahnunternehmen bei Verspätungen oder Ausfällen, die durch höhere Gewalt verursacht wurden.

Die Seilbahnunternehmen können nicht verantwortlich gemacht werden für Verspätungen oder Ausfälle, die durch höhere Gewalt oder das eigene Verschulden der reisenden Person verursacht wurden und die sie nicht hätten verhindern können. Die Seilbahnunternehmen müssen im Sinne des Grundsatzes der Gleichbehandlung aller Player mit anderen Verkehrsträgern, die bei höherer Gewalt nicht haften, gleichgestellt sein.

Die Branche schlägt deshalb die Aufnahme eines neuen zusätzlichen Absatzes in Artikel 61 VPB vor:

Antrag: Aufnahme eines neuen zusätzlichen Absatzes 6 in Artikel 61 VPB.

Artikel 61 Absatz 6 VPB:

Die Entschädigungspflicht entfällt, wenn das Unternehmen glaubhaft darlegt, dass der Schaden infolge eines Verschuldens der reisenden Person, höherer Gewalt oder sonstigen Umständen eingetreten ist, die das Unternehmen nicht hätte vermeiden und deren Folgen es nicht hätte abwenden können.

2. Die Branche setzt sich für eine gemeinsame Branchenlösung mit späterem Inkrafttreten ein.

Eine Branchenlösung ist sowohl für die Reisenden wie auch für die Transportunternehmen am einfachsten und kosteneffizientesten. Da eine Branchenlösung zur Umsetzung der Neuregelungen der Entschädigungs- und Erstattungspflicht bei Verspätungen zeitintensiv ist und die Einführung neue Prozesse und IT-Systeme, Ressourcenaufbau zur Abwicklung und Prüfung von Anträgen der verspäteten Reisenden erfordern, kann sie frühestens Mitte 2021 und nicht bereits Mitte 2020 in Kraft treten.

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

Freundliche Grüsse

Sepp Odermatt

Direktor a.i. Seilbahnen Schweiz

KONSUMENTEN SCHUTZ
55 JAHRE engagiert. unabhängig.

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Vernehmlassung zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stiftung für Konsumentenschutz (im nachfolgenden der Konsumentenschutz) dankt für die Möglichkeit, sich zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) äussern zu können und nimmt zum Teil Passagierrechte wie folgt Stellung:

Allgemeine Bemerkungen
Der Konsumentenschutz fordert seit Jahren, dass auch die Passagiere in der Schweiz entschädigt werden, wenn es im öffentlichen Verkehr zu Verspätungen und Ausfällen kommt. Im europäischem Raum kennt man solche Entschädigungen seit langem. Der Konsumentenschutz begrüsst, dass die Schweiz in Sachen Passagierrechte und –entschädigungen nun endlich nachzieht und sich dem europäischen Recht annähert.

Die Ausgestaltung der Passagierrechte und –entschädigungen, so wie sie zurzeit in der Verordnung zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) vorgesehen sind, ist jedoch äusserst schwach. Sie verhilft den wenigsten Passagieren, welche Verspätungen oder Ausfälle erdulden müssen, zu ihrem Recht. Es sind nicht nur alle Abo-Inhaberinnen und –inhaber ausgeschlossen, sondern auch alle Reisenden, welche den Nahverkehr nutzen. Selbst im Fernverkehr werden die wenigsten bei einer Verspätung in den Genuss einer Entschädigung kommen, da eine einfache Fahrt mehr als 40 Franken kosten muss. Nur wenige Strecken in der Schweiz übersteigen diese Limite, wenn man ein Halbtaxabonnement besitzt.

Angesichts all dieser Einschränkungen liegt der Schluss nahe, dass in der OBI zwar die Passagierrechte aufgenommen werden, sie jedoch so umgesetzt werden sollen, dass sie diese Bezeichnung nicht mehr verdienen. Wir verlangen deshalb Nachbesserungen, welche die Passagiere tatsächlich zu ihrem Recht kommen lassen.

Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

Art. 61 Abs. 1
Mit der OBI soll eine Angleichung und Anpassung an das europäische Recht (Reglement 1371/2007) vorgenommen werden. Da sich dieses Reglement zurzeit in der Überarbeitung befindet und bald in Kraft gesetzt wird, fordern wir, dass in der OBI bereits die Regelungen für die Entschädigung vorgesehen werden: 50 % des Billetpreises, wenn die Verspätung 60 bis 90 Minuten beträgt, 75 % bei einer Verspätung von 90 bis 120 Minuten und schliesslich 100 % bei einer solchen von mehr als zwei Stunden. Mit der direkten Übernahme dieser Regelung sind die Schweizer Passagiere mit den europäischen gleichgestellt. Ansonsten ist die OBI schon veraltet, wenn sie in Kraft gesetzt wird und müsste direkt wieder angepasst werden.

Art. 61 Abs. 2
Wir verstehen die Absicht des Bundesrates, es den Unternehmen zu überlassen, angemessene Wege zur Entschädigung der Passagiere zu finden. Dennoch muss eine Regelung vorgesehen werden, welche den Verkehrsunternehmen nur so viel Spielraum zulässt, dass sie den Interessen der Reisenden nicht zuwiderlaufen.

Es ist auch notwendig, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) über ein breiteres Prüfungsrecht verfügt als das derzeit auf Seite 12 des Projekts vorgesehene Beschwerderecht. Das BAV soll nicht nur die Rechtskonformität der vorgeschlagenen Lösungen überprüfen, sondern auch, ob die Fahrgäste tatsächlich entschädigt werden. Die Fahrgäste sollen mit vertretbarem Aufwand ihre Anwesenheit im verspäteten Zug/Bus beweisen können. Es darf auch nicht ein Teil der Bevölkerung generell ausgeschlossen werden. Es geht also um eine grundsätzliche Überprüfung der Entschädigungslösungen und nicht nur der Rechtsform. Zusätzlich soll den Konsumentenorganisationen ein Beschwerderecht und entsprechende Durchsetzungsinstrumente und -mittel eingeräumt werden.

Wir bitten das BAV weiter, sich die Technologien zur Kompensation genauer anzusehen. Einzig digitale Optionen sind keine ausreichende Lösung. Andere Alternativen müssen für diejenigen Fahrgäste gewährleistet sein, die kein Smartphone besitzen oder ihre Geolokalisierungsdaten nicht mitteilen wollen. Das BAV soll den Eidgenössischen Datenschutzbeauftragten einbeziehen um sicherzustellen, dass der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit angewendet wird. Die Entschädigung der Fahrgäste darf nicht als Vorwand benutzt werden, um ein 24-Stunden-Bewegungsprofil zu erstellen. Die erhobenen Daten sollten daher nur als Grundlage dienen, um die Entschädigung der Fahrgäste zu bestimmen, und unmittelbar danach gelöscht werden.

Weiter ist zu prüfen, wie der SwissPass das Problem der Entschädigung auf einfache Weise und mit den bereits vorhandenen Instrumenten lösen kann. Es ist unbedingt zu vermeiden, dass die Konsumentinnen und Konsumenten Geräte anschaffen müssen, um Anspruch auf eine Entschädigung erheben zu können. Für den Fall, dass der VÖV eine Regelung auf nationaler Ebene vorsieht, fordern wir, dass die Konsumentenorganisationen einbezogen werden.

Art. 61 Abs. 3
Wir begrüssen, dass die Reisenden die Möglichkeit erhalten, die Entschädigung in Form eines Geldbetrages zu beziehen.

Art. 61 Abs. 4
Der Mindestbetrag für die Entschädigung ist auf das Niveau der Europäischen Union (4 Euro) von CHF 10 auf CHF 5 zu senken. Ansonsten wird kaum ein Fahrgast Anspruch auf eine Entschädigung erheben können. Der vorgesehene Betrag von CHF 40 wird selten erreicht (25% bei 60 Minuten Verspätung). Diese Höhe ist einzig für Reisende in der ersten Klasse ohne Halbtax erreichbar. Reisende in der zweiten Klasse und mit einem Halbtax müssen schon fast die Schweiz durchqueren, damit sie diesen Betrag erreichen und eine Entschädigung verlangen können. Die Strecke Zürich – Lausanne kostet mit Halbtax beispielsweise CHF 37. Zudem werden inzwischen sehr viele Reisende nach Möglichkeit auf Sparbillette setzen, damit werden nochmals deutlich mehr Reisende von einer Entschädigung ausgeschlossen.
Wir erinnern daran, dass die SBB 80% der Sitzplätze in der 2. Klasse anbieten und dass 2,6 Mio. Halbtax-Abos im Umlauf sind.

Art. 61 Abs. 5
Punkt 1: Diese Einschränkung ist nicht anwendbar und muss gestrichen werden: Wie kann bewiesen werden, dass eine Person darüber informiert wurde, dass ihr Zug Verspätung

hatte? Informationen auf der Anzeigetafel am Bahnhof oder in der SBB-App reichen nicht aus. Zudem ist beim Lösen des Billets meist nicht klar, wie lange die Verspätung dauert. Es liegt am Transportunternehmen nachzuweisen, dass die Person von der Verzögerung wusste.
Punkt 2: Dieser Punkt ist zu streichen. Der Gesetzgeber will die Rechte der Reisenden stärken, wie hier erwähnt. Eine Mindestdauer der Verspätung von 60 Minuten widerspricht diesem Vorhaben. Abo-Inhaberinnen und –inhaber sollen wiederholte, geringfügige Verspätungen auf ihrer Linie zu sammeln und zusammen nachweisen können. In der Europäischen Union wenden viele Länder/Transportunternehmen dieses System an. So haben beispielsweise in Belgien die Nutzer und Nutzerinnen in einem Zeitraum von sechs Monaten bei 20 Verspätungen von mehr als 15 Minuten oder 10 Verspätungen von mehr als 30 Minuten Anspruch auf eine Entschädigung (jeweils 25% oder 50% des Fahrpreises). Oder in Frankreich ermöglichen acht Verspätungen innerhalb eines Monats eine Reduktion der Monatsrate eines Jahresabonnements um 30%. Ein weiteres Beispiel ist Italien, das in der Toskana einen Pünktlichkeits-(Zuverlässigkeits-)Index führt, der die Nutzerinnen und Nutzer entschädigt, wenn dieser Index zu niedrig ist.

Auch die SBB hat bei der Strecke Lausanne-Puidoux bereits Erfahrungen gesammelt: Fahrgäste, die mindestens zehnmal mehr als 20 Minuten Verspätung erfuhren, erhielten einen Gutschein im Wert von 100 Franken. Damals hatte die SBB angekündigt, dass sie bereits ab 30 Minuten eine Entschädigung anbieten werde. Diese 60-Minuten-Grenze macht daher keinen Sinn. Angesichts der angekündigten Investitionen und Arbeiten sind weiterhin Verspätungen zu erwarten. Wenn der öffentliche Verkehr die Pünktlichkeit nicht mehr garantiert und den Fahrgästen keine angemessene Entschädigung bietet, werden die Fahrgäste auf den Individualverkehr umsteigen.

Art. 61 Abs. 6
Wir begrüßen die Bestimmungen, die eine bessere Unterstützung der Konsumentinnen und Konsumenten im Falle von Verspätungen ermöglichen würden. Es ist wichtig dafür zu sorgen, dass Fahrgäste mit anderen Verkehrsmitteln wie etwa Taxis schnell an ihren Bestimmungsort gebracht werden.
Für die Transportunternehmen ist es relativ leicht, dieser Verpflichtung nachzukommen und Gutscheine für Erfrischungen oder Mahlzeiten an den Bahnhöfen zu verteilen.
Darüber hinaus fordern wir in Absatz 3, dass rasch ein Ersatz oder eine Umleitung organisiert werden muss. Können die Reisenden für sich selbst schneller andere Transportmittel organisieren, sollen zumutbare Mehrkosten vom Verkehrsunternehmen übernommen werden.

Fazit
Wir bitten den Bundesrat, die Bedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere der Abonnents-Inhaber sowie der Reisenden zweiter Klasse mit Halbtax, besser zu berücksichtigen. Nur so werden die Passagierrechte gestärkt und denjenigen der EU angeglichen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Sara Stalder
Geschäftsleiterin

Josianne Walpen
Leiterin Mobilität

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

Für uns sind die Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle (TVS) ausreichend klar definiert. Es werden mehrere Kompetenzen der TVS zugeordnet, z.B die Publizierung von Investitionsplänen. transfair ist der Meinung, dass die TVS die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) gemäss OBI-Gesetz publizieren soll und nicht für jedermann zugänglich macht. Wir begrüssen, dass die TVS einen diskriminierungsfreien Netzzugang gewährleistet und verlangen, dass die Zusammenarbeit mit den ISB zu keinen Benachteiligungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) führt.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja, wir verlangen, dass für die von einem allfälligen Übergang betroffenen Mitarbeitenden von Trasse Schweiz AG zur neuen TVS mindestens gleichwertige Arbeits- und Pensionskassenbedingungen vorzusehen sind.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

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. Wir begrüssen die Möglichkeit zur Auftragsübertragung gerade in den anstehenden technologiegetriebenen Entwicklungen. Damit soll verhindert werden, dass die Bahnen parallele und teure Projekte führen. Die RailCom sollte erst bei Streitigkeiten in Verträge zu Systemführerschaften eingreifen (gemäss OBI-Gesetz).

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Ja, wir unterstützen diese Konkretisierung. Die Anwendung der Mitwirkungsrechte soll auf bestehenden und für die EVU bekannten Regelungen abstützen (Leistungsvereinbarungsprozess).

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Ja, wir sind damit grundsätzlich einverstanden.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Die RailCom muss erforderliche Informationen und Daten mit den anderen zuständigen Regulierungsstellen austauschen (sie nimmt die Aufgaben nach Art. 20 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010) wahr. transfair setzt sich für gute Arbeitsbedingungen für das schweizerische Bahnpersonal ein. Die in dieser Vernehmlassungsvorlage wiederholt geäusserte Annäherung an das EU-Recht soll zu keiner automatischen Annäherung im Bereich der Anstellungsbedingungen durch allfällig schlechtere EU-Vorgaben führen können. Die Personalverbände sollen weiterhin konsultiert werden, falls zu übernehmendes EU-Recht mögliche negative Konsequenzen für das Personal haben könnte. Weiter erwarten wir für den Übergang von der Schiedskommission (SKE) zu RailCom für das betroffene Personal mindestens gleichwertige Anstellungs- und Pensionskassenbedingungen.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Ja. wir begrüssen, dass die Rechte der Passagiere weiterentwickelt werden, und dass eine Rechtsgrundlage zu Beschwerden, Fahrpreisentschädigungen und Unterstützung bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft geschaffen wird. Es soll aber verhindert werden, dass die zusätzlichen Kosten bei den Transportunternehmen (TU) wegen den neuen Vorgaben zu Sparmassnahmen an anderer Stelle (Personal) bei den TU führen. Wir weisen darauf hin, dass diese Erweiterung der Dienstleistungen für die TU mit einer höheren Belastung beim Personal einhergeht. Entsprechende Personalressourcen und Ausbildungsmassnahmen müssen sichergestellt werden. Unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Grundlagen und um Missbräuche zu verhindern sollen ausserdem die Anträge auf Fahrpreisentschädigung durch die TU ausgewertet werden können.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Ja, wir sind grundsätzlich damit einverstanden. Bspw. begrüssen wir, dass im Art. 52a der Verordnung über die Personenbeförderung die EU-Richtlinien für die Rechte von Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität übernommen werden. Wir fordern aber die Gleichbehandlung des bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr mit den konzessionierten Transportunternehmen.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Ja, wir sehen diese Kompetenz bei der Branche. Für die Betragsfestsetzung nach Art. 61, Abs. 4 der Verordnung über die Personenbeförderung sehen wir folgende Anpassung vor:: «…*können die Unternehmen einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf* ***höchstens 8 Franken*** *betragen.».* Die Entschädigungsflicht orientiert sich an der europäischen Verordnung Nr. 1371/2007 (Art. 17, Abs. 1) und der Mindestbetrag sollte sich auch daran orientieren. Dieser be-

trägt 4 Euro in der EU-Verordnung (Art. 17, Abs. 3). 10 Franken sind etwas zu hoch gewählt. Es gibt sonst zu viele Einzelfahrausweise, auf denen die neue Entschädigung nicht geschuldet wäre.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja, der Inkraftsetzungstermin der Entschädigungsmodalitäten ist zu knapp (Mitte 2020) und muss verschoben werden im Hinblick auf eine verdaubare Branchenlösung.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Nein.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

trasse.ch
trasse schweiz ag
sillon suisse sa
traccia svizzera sa
swiss train paths ltd

Bundesamt für Verkehr
konsultation@bav.admin.ch

Bern, 4. September 2019

VERORDNUNGEN ÜBER DIE ORGANISATION DER BAHNINFRASTRUKTUR: VERNEHMLASSUNGSANTWORT

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen dafür, dass Sie uns im Rahmen des obgenannten Vernehmlassungsverfahrens zur Stellungnahme eingeladen haben. Als künftige Trassenvergabestelle wurde die Trasse Schweiz AG bei der Umsetzung von OBI, namentlich der Ausarbeitung der Verordnung über die Trassenvergabestelle und die Anpassung verschiedener weiterer Verordnungen vom BAV frühzeitig einbezogen. Unseren Vorschlägen wurde dabei weitgehend Rechnung getragen, so dass wir als künftige Trassenvergabestelle mit den hier vorliegenden Entwürfen gut leben können.

Wir haben bei der Prüfung der Verordnungsentwürfe nur einen kleinen Anpassungsbedarf entdeckt. In der OBI-Verordnung, II, Abs. 2 fehlt die Aufzählung von Art. 7 Abs. 2 KPFV. In der Tat wird die Trassenvergabestelle erst mit dem operativen Start per 1. Januar 2021 die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen publizieren können.

Antrag zur OBI-Verordnung
II
[2] Die folgenden Bestimmungen treten am 1. Januar 2021 in Kraft:

a) Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur: Art 7 Abs. 2;
b) NZV
c) EBV
d) FPV

Wir ersuchen Sie höflich um Ergänzung dieses fehlenden Artikels.

Trasse Schweiz AG Postfach T direkt: +41 79 593 44 21 m.gross@trasse.ch
Schwarztorstrasse 31 CH-3001 Bern T zentral: +41 79 928 01 63 www.trasse.ch
ISO 9001:2015
SGS CH09/1031

Beantwortung Ihrer Fragen zur Trassenvergabestelle

1. Die Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle sind ausreichend klar definiert.
2. Wir sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

Zu den übrigen Themen der Vorlage haben wir keine Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Dr. Thomas Isenmann
Geschäftsführer

Manfred Gross
Rechtskonsulent

Trasse Schweiz AG
Schwarztorstrasse 31
Postfach
CH-3001 Bern
T direkt: +41 79 593 44 21
T zentral: +41 79 928 01 63
m.gross@trasse.ch
www.trasse.ch
ISO 9001:2015
SGS CH09/1031

Verband der verladenden Wirtschaft
Association des chargeurs

Generalsekretariat
Secrétariat général

Ringlikerstrasse 70
CH – 8142 Uitikon / Zürich

info@cargorail.ch
Tel. +41 (0)44 491 15 95

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Vorsteherin UVEK

3003 Bern

Uitikon, 27. August 2019

Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf der Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur danken wir Ihnen und äussern uns nachfolgend gerne dazu.
Das Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur bringt für den Bahngüterverkehr und seine Kunden wichtige neue Elemente. Dazu gehören namentlich

- Regelung der Systemführerschaften im Güterverkehr einerseits durch Ergänzung von Art. 3a GüTG und andererseits die nun auf Verordnungsstufe vorgesehene diskriminierungsfreie Regelung der Bedienung der letzten Meile gestützt auf Art. 25 Abs. 2 GüTG
- die Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader bei Investitionsvorhaben der Eisenbahnen, Art. 37a EBG
- die Mitwirkungsrechte der Verlader bei der Fahrplangestaltung, Art. 9f Abs. 3 EBG
- die Verselbständigung und die Aufgaben der Trassenvergabestelle sowie Stärkung der RailCom

Die nun vorgelegten Verordnungsentwürfe sollen diese Errungenschaften im Hinblick auf ihre praktische Anwendung im Alltag ausführen. Wir begrüssen die Entwürfe, die den Geist des neuen Bundesgesetzes und der parlamentarischen Beratung übernehmen. Gleichwohl schlagen wir weitere Präzisierungen und Ergänzungen, die uns für die gesunde Entwicklung des Wettbewerbs im Bahngüterverkehr im Rahmen des festgesetzten gesetzlichen Modells des offenen

Marktzugangs und des diskriminierungsfreien Wettbewerbs nötig scheinen. Dazu gehören insbesondere folgende Kernthemen

Bereich Regelung Systemführerschaften:

- **Wirtschaftlich nachvollziehbare Preise:** Die Preise sollten analog zu den Trassenpreisen wirtschaftlich nachvollziehbar und grundsätzlich ohne Mengenrabatte festgesetzt werden.

Die Nahzustellung (Bedienung der letzten Meile) in die Anschlussgleise und Terminals ist aus Gründen der Gesamteffizienz des Bahngüterverkehrs eine Systemaufgabe, erbracht durch eine jeweils lokal aktive Eisenbahnverkehrsunternehmung. Mit dem Textvorschlag soll der Zugang zum Gesamtsystem für alle Güterbahnen vereinfacht und dadurch der Wettbewerb gestärkt werden.

Wir unterstützen den Textvorschlag. Wir regen an, die Festsetzung der Preise gestützt auf wirtschaftlich nachvollziehbare Kriterien zu begrenzen. Damit würde die Analogie zum Trassenpreissystem gezogen, das ebenfalls auf wirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien und dem Verzicht auf Mengenrabatten bei der Preisfestsetzung fusst.

Bereich Mitwirkungsrechte:

- **Baustellen**: Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader bei der Fahrplangestaltung bei Baustellen Art. 11b NZV und Entschädigung der Verlader für Planung und LKW-Ersatzverkehre
- **Streckensperrungen**: Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader bei der Fahrplangestaltung im Falle von Streckensperrungen, 14 NZV
- **Infrastrukturregister**: Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader bei der Führung des Infrastrukturregisters, Art. 15f EBV

Die **Baustellenplanung** berücksichtigt sehr stark die Interessen des Personenverkehrs, indem beispielsweise Nachtsperren nur in der Zeit nach der HVZ abends / vor der HVZ morgens zulässig sind. Regelmässig beginnen jedoch Baustellen weit nach Ende der HVZ abends. Zudem werden Freitag und Samstag oft keine Baustellensperren eingeplant, um Nachtangebote des Personenverkehrs abwickeln zu können. Beides führt zu einer Verlängerung der Bauzeit und damit zu übermässigen Beeinträchtigungen des Güterverkehrs, der hauptsächlich nachts gefahren wird. Daher sollen die Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader entsprechend Art. 9f Abs. 3 EBG im Verordnungstext explizit aufgenommen werden (Art. 11b NZV).

Die **Entschädigungen** für die Mehraufwendungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verlader erfolgen gemäss Art. 11b Abs. 5 NZV. Hierbei gehen indes die Verlader leer aus, da einzig Entschädigungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgesehen sind. Auch den Verladern sind die Mehrkosten für die Organisation der Umleitungsfahrten sowie den Ersatz von Bahnverkehren durch LKWs zu ersetzen. Art. 11b Abs. 5 NZV sowie die NZV-BAV sind entsprechend zu ergänzen.

Die **Streckensperrungen** bei ausserordentlichen Ereignissen sind wie Baustellen Gegenstand spezifischer Fahrplangestaltungen. Auch in diesen Fällen sollen die Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader gemäss Art. 9f Abs. 3 EBG im Verordnungstext spezifisch aufgenommen werden (Art. 14 NZV).

Das **Infrastrukturregister** gibt diskriminierungsfrei Auskunft über die verfügbare Bahninfrastruktur. Dazu gehören auch private Anschlussgleise. Daher sind den Anschliessern als Betreiber privater Infrastrukturen genügende Mitwirkungsrechte

bei der Festsetzung der Einzelheiten betreffend die Informationsübermittlung zu gewähren.

Bereich Trassenvergabestelle:

- **Bietverfahren**: Die Trassenvergabe bei Trassenkonflikten im Rahmen eines Bietverfahrens

Trassenkonflikte, die nicht einvernehmlich gelöst werden können, bilden Gegenstand eines Bietverfahrens. Dieses ist in Art. Art. 12b NZV geregelt. Diese Regelung bevorzugt einseitig den Personenverkehr und sollte für beide Verkehrssparten ausgewogener formuliert werden.

Bereich Passagierrecht:

- **Kundenrechte im Güterverkehr stärken**: Der VAP enthält sich einer Stellungnahme zu den Passagierrechten, die weiter ausgebaut werden. Im Güterverkehr sind die Rechte der Kunden weit weniger gut ausgebaut. Eine **grundsätzliche Revision** auch dieser Rechte wäre zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs dringend angezeigt.

Zu den angesprochenen Themen unterbreiten wir beigelegt ausformulierte Textentwürfe samt Begründung.
Die von Ihnen gestellten Fragen beantwortet der VAP im beigelegten Fragebogen wunschgemäss ebenfalls.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Einschätzungen und stehen Ihnen für Ergänzungen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
VAP – Verband der verladenden Wirtschaft

Josef Dittli, Ständerat
Präsident

Dr. Frank Furrer
Generalsekretär

Beilagen:

- Fragekatalog
- Ergänzungen zu den Entwürfen

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Die Anschliesser sind als Betreiber privater Infrastruktur bei der Festsetzung der Einzelheiten der Informationsübermittlung zum Eisenbahninfrastrukturregister von der TVS einzubeziehen. Art. 15f EBV ist zu ergänzen.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

Nein. Diese Konkretisierung ist für den Erfolg des Bahngüterverkehrs als Gesamtsystem sehr wichtig. Daher sehen wir weiteren Handlungsbedarf.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Der Entwurf sollte bei der Preisfestsetzung keine Mengenrabatte zulassen. Überdies sollten die Preise nach wirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien festgelegt werden; dies in Analogie zum Trassenpreissystem. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Systemanbieter „diskriminierungsfrei" gegenüber allen Nachfragern überhöhte Preise für die Nahzustellung fordert, während er die von ihm erbrachten Hauptleistungen quersubventioniert und entsprechend günstiger anbieten kann.

Wir könnten uns eine Vereinfachung von Art. 6a GüTV vorstellen. Der Artikel ist sehr zu begrüssen, könnte aber in der Praxis zu Umsetzungsschwierigkeiten führen. Wir regen daher an, dass nur generische Regeln zur Bestimmung der Preise publiziert werden müssen und die konkrete Bepreisung nur im Einzelfall auf Anfrage offengelegt werden muss.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Nein. Die Mitwirkungsrechte der gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigen und Verlader bei der Fahrplangestaltung im Bereich Baustellen und Betriebsstörungen sind zu ergänzen, Art. 11b NZV, Art. 14 NZV.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Art. 24 Abs. 6 der KPFV schliesst die inhaltliche Prüfung der Investitionsvorhaben durch die RailCom aus. Dies vermutlich deshalb, weil sie Gegenstand der Vereinbarungen zwischen BAV und betroffener Infrastrukturbetreiberin sind. Diese Regelung schliesst indes einen unabhängigen Justizentscheid aus, womit das Mitwirkungsrecht im Kern ausgehöhlt wird.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Ja. Das EBG fasst den Auftrag klar. Umfassendere Rechte wären zwar zu begrüssen, sind indes nicht auf dem Verordnungsweg möglich.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?
10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?
11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?
12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Der VAP enthält sich einer Beantwortung der Fragen 9 bis 11. Die Anmerkung sei indes gestattet, dass auf halbem Weg Halt gemacht wird. Wenn schon die Passagierrechte erhöht werden sollen, so richtig.

Im Güterverkehr sind die Rechte der Kunden weit weniger gut ausgebaut. Eine grundsätzliche Revision auch dieser Rechte ist bald anzugehen.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Ja. Die Entschädigungen für Umleitungen und Ersatzverkehre von der Bahn auf den LKW werden ungenügend geregelt. Betroffene Verlader sind direkt ebenso für ihre Mehraufwendungen zu entschädigen wie EVU. Die Verordnungsentwürfe sind diesbezüglich zu ergänzen, Art. 11b NZV.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Uitikon, 27. August 2019

Ergänzungen zu den Entwürfen der Verordnungen zur Organisation der Bahninfrastruktur

Art. 10 Abs. 1 lit. a NZV

[1] Die Infrastrukturbetreiberin gewährt den diskriminierungsfreien Netzzugang zu ihrem Netz, indem sie
a. sich bei Trassenplanung, Trassenzuteilung und Trassenpreis für den eigenen Bedarf an die gleichen Regeln hält, die für Dritte gelten
b. Dritte bei Trassenplanung, Trassenzuteilung und Trassenpreis unter gleichen Bedingungen gleich behandelt,

Begründung:

Der Entwurf sieht lediglich die Einfügung eines zusätzlichen Absatzes 3 betreffend die Trassenvergabestelle vor. Weitere Anpassungen sind nicht vorgesehen. Wir empfehlen, die Trassenplanung ebenfalls explizit diskriminierungsfrei zu gestalten, da die Infrastrukturbetreiberinnen gestützt auf Art. 9b Abs. 3 Netznutzungspläne erstellen, in denen sie die Zuteilung der Trassen auf die Verkehrsarten im Tags- und Wochenverlauf vornehmen. Auch diese Trassenplanung hat diskriminierungsfrei zu erfolgen, weshalb die lit. a und lit. b entsprechend zu ergänzen sind.

Art. 11b NZV

[1bis] Besteht die Einschränkung während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und führt sie zu einer Beeinträchtigung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens oder besteht die Einschränkung während mehreren Wochen nur tageweise, so muss die Infrastrukturbetreiberin die Einschränkungen den Antragstellerinnen und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten unterbreiten. Die Einschränkung ist erstmals mindestens 24 Monate und in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode zu veröffentlichen.
[2] Die Infrastrukturbetreiberin legt nach Konsultation der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten …
[5] Im übrigen Verkehr entschädigt die Infrastrukturbetreiberin die ~~Eisenbahnverkehrsunternehmen~~ Anschliesser für die Mehrkosten des Ersatzverkehrs und die Planung und Vorbereitung der Umleitungen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Mehrkosten der Planung und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen.

Begründung:

Zu Abs. 1bis:

Die Auswirkungen sollten in zwei möglichen Ausbreitungsformen berücksichtigt werden: Länger als sieben Tagen Teilsperre oder mehrere Wochen Teilsperre an ausgewählten Werktagen ohne Wochenendsperrung (z.B. exklusive Nachtfahrplan ZVV an Wochenenden). Die Baustellen dauern diesfalls länger und die Hauptbelastung liegt beim Güterverkehr. Siehe dazu auch die Definition der Nachtsperre in Art. 10a NZV-BAV, die die Nachtsperren frühestens nach der HVZ abends bzw. vor der HVZ morgens ansetzt unter Verwendung des Begriffs „frühestens“. Verwendete man den Begriff „spätestens“ wäre klar, dass auch im Personenverkehr Einschränkungen in Kauf genommen werden müssen unter entsprechender Verkürzung der Bauzeit, von der alle Verkehrsunternehmen profitieren.

Die Anschliesser, die gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG zur Bestellung von Trassen befugt sind, sind gestützt auf Art 9f Abs. 3 EBG in diesen Prozess ebenfalls miteinzubeziehen.

Zu Abs. 5:

Entsprechend den Anregungen von SR Dittli im Rahmen seiner IP 19.3733 soll im Zusammenhang mit Baustellen eine Entschädigung für die Mehrkosten bei Umleitungen und bei Ersatzverkehren auf LKW (Planung, Fahrleistung usw.) geleistet werden. Diese muss entsprechend dem Verursacherprinzip an die Anschliesser bzw. Kundinnen und Kunden weitergegeben werden. Diese haben umfangreiche Planungs-, Umstellungs- und Fahrleistungskosten von LKW zu tragen, die ihnen ersetzt werden müssen. Aufgrund der Erfahrungen der Verlader und auch durch Erhebungen in Deutschland gefestigt, reichen EVUs Erleichterungen generell nicht an die Kunden weiter (RailBusiness, Nr. 30/2019, vom 22.07.2019, S. 2).
Die per 1.1.2019 eingeführte pauschalierte Entschädigung gemäss Art. 10c Abs. 1 NZV-BAV für Umleitungen und Abs. 2 für Unmöglichkeit einer Umleitung ist entsprechend anzupassen und zu erhöhen.

Art. 12b NZV

Der nicht abgeänderte Text zum Bietverfahren in Art. 12c Abs. 2 lit. a bis c NZV ist einseitig auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgelegt bzw. baut auf Art. 12c Abs. 1 NZV auf. Mit dem vorgeschlagenen Art. 12b Abs. 3 NVZ bedarf es einer Schutzklausel für den Güterverkehr, um nicht die Trassensicherung der NNP mit den Rahmenvereinbarungen zu übersteuern.

Art. 14 NZV

[2] Führt die Störung voraussichtlich zu einer mehrtägigen Streckensperrung, so legt die Infrastrukturbetreiberin nach Rücksprache mit der Trassenvergabestelle und den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten Anschliessern die Ausweichstrecken, die Trassen und den Ersatzverkehr (Notfahrplan) fest. Sie publiziert den Notfahrplan in geeigneter Weise.
[5] Führt die Ausweichstrecke über die Netze mehrerer Infrastrukturbetreiberinnen, so setzen diese einen gemeinsamen Notfallstab ein, der die Aufgaben nach den Absätzen 2-4 wahrnimmt. Die Trassenvergabestelle ~~kann~~ nimmt in der Regel im Notfallstab Einsitz ~~nehmen~~.

Begründung:

Die gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG zur Bestellung von Trassen berechtigten Anschliesser sind als Kunden im Güterverkehr in diese Notfallplanungen einzubeziehen, so auch Art. 9f Abs. 3 EBG.

Da die Trassenvergabestelle gemäss Art. 9f Abs. 1 lit. a für die Trassenplanung und die Trassenvergabe verantwortlich ist, ist in Abs. 5 ihre Einsitznahme als Grundregel, von der im Einzelfall abgewichen werden kann, vorzusehen.

Art. 15f EBV:

3 Das BAV erlässt Richtlinien über die Registerführung, insbesondere über die Netzabgrenzung. Die Trassenvergabestelle regelt nach Anhörung des BAV und der Infrastrukturbetreiberinnen und Anschliesser die Einzelheiten der Informationsübermittlung.

Begründung:

Da das Infrastrukturregister auch die Anschlussgleise umfasst, die von privaten Anschliessern gemäss GüTG betrieben werden, sind sie wie die Infrastrukturbetreiberinnen für die Anlagen gemäss Art. 62 EBG in geeigneter Weise anzuhören.

Art. 6a GüTV

Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie:

a. sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;

b. Dritte bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleichbehandeln;

c. die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen, der Zuteilung der Ressourcen und des Verfahrens sowie die Details zur Bemessung der Preise publizieren;

d. die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmvereinbarungen, auf Anfrage Dritter innerhalb zweier Werktage offenlegen~~publizieren~~.

Begründung:

Die Formulierung richtet sich an Art. 6 GüTV aus, was zu begrüssen ist. Die Veröffentlichung der allgemeinen Bedingungen und verfügbaren Ressourcen sowie der konkreten Preise sind für interessierte Verlader zentrale Erfolgsfaktoren.

Gleichwohl sind die Bestimmung des Preises und insbesondere seine Publikation von sehr vielen Faktoren abhängig und könnten in der Praxis zu erheblichem administrativen Aufwand führen. Eine effiziente, allseits abgestimmte Transportkette erlaubt die Bedienung der letzten Meile zu günstigeren Konditionen als innerhalb einer nicht gut abgestimmten Transportkette. Die Preise sind daher im Einzelfall festzulegen und entsprechend im Einzelfall offenzulegen. Daher scheint die generelle Umschreibung des Verfahrens zur Bemessung des Preises basierend auf einer generellen Definition einer wirtschaftlich nachvollziehbaren Kostenstruktur und Gewinnmarge im Einzelfall zur Verhinderung von Diskriminierungen geeigneter. Ergänzend könnte die Publikationspflicht auf eine individuelle Offenlegungspflicht der konkret geforderterten Preise auf Nachfrage Dritter zum Nachweis der Einhaltung der Regeln gemäss lit. a bis c im Einzelfall durch das Unternehmen reduziert werden.

Inwieweit Rabatte zulässig sind, bedarf vertiefter Abklärung. Der Preis muss zudem wirtschaftlich begründbar sein.

Wünschbar wäre zudem, ein vereinfachtes Verfahren oder Schiedsverfahren zur Überprüfung der Diskriminierungsfreiheit durch die RailCom vorzusehen.

Art. 2 lit. h TVSV

h. Sie erklärt Strecken für überlastet und führt Kapazitätsanalysen unter Einbezug der betroffenen Infrasturkturbetreiberinnen, der Eisenbahnverkehrsunternehmen -und den nach Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigten Anschliessern durch.

Begründung:
Die gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG zur Bestellung von Trassen berechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschliesser sind in diese Notfallplanungen einzubeziehen, so auch Art. 9f Abs. 3 EBG. Siehe dazu auch unsere Bemerkungen zu Art. 14 Abs. 2 NZV.

Art. 2 lit. k TVSV

k. Sie begleitet die Baustellen- und Intervallplanung der Infrastrukturbetreiberinnen. Sie ~~kann~~ nimmt in der Regel in entsprechenden Koordinationsgremien Einsitz ~~nehmen~~.

Begründung:

Da die Trassenvergabestelle gemäss Art. 9f Abs. 1 lit. a für die Trassenplanung und die Trassenvergabe verantwortlich ist, ist in Abs. 5 ihre Einsitznahme als Grundregel, von der im Einzelfall abgewichen werden kann, vorzusehen. Siehe dazu auch unsere Bemerkungen zu Art. 14 Abs. 2 NZV.

Art. 3 Abs. 4 TVSV

Erfüllen Dritte den Auftrag nicht oder nur mangelhaft, so kann die Trassenvergabestelle ihnen eine angemessene Nachfrist zur Abhilfe setzen. Wird der vertragsgemäss Zustand nicht innert der gesetzten Frist wiederhergestell, so kann sie ~~nach Rücksprache mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation~~ den Auftrag entziehen.

Begründung:

Die TVS ist gemäss Art. 9d EBG eine unabhängige öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes. Sie soll in ihren Entscheidungen frei sein.

Uitikon, 27. August 2019

VÖV UTP
Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Eidgenössisches Departement für Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 18. Oktober 2019
Tel. +41 31 359 23 50, daniela.walker@voev.ch

Vernehmlassung Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihren Schreiben vom 02. Juli 2019 haben Sie uns gebeten, zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) Stellung zu nehmen und Ihren Fragenkatalog zu beantworten. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr.

Wir begrüssen, dass mit dem Entwurf mehrheitlich eine schlanke und klare Umsetzung des Gesetzes über die Organisation der Bahninfrastruktur angestrebt wird.

Bei folgenden Punkten schlagen wir eine Änderung vor:

1. **Keine systemwidrige Regulierung von Dienstleistungen des Güterverkehrs**
   Der Verband öffentlicher Verkehr war irritiert über den Art. 6a GüTV, welchen wir als wettbewerbsfremd und im Widerspruch zum liberalisierten Markt im Schienengüterverkehr einstufen.
   Antrag: Wir fordern folgende Umformulierung sowie die Streichung von Art. 6a d.:
   Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie:
   a. *sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;*
   b. *Dritte bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleichbehandeln;*

c. *die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen, der Planung und Zuteilung der Ressourcen ~~und des Verfahrens~~ sowie die allgemeinen Grundlagen zur Bemessung der Preise publizieren.*

d. *~~die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmenvereinbarungen, publizieren.~~ (wird gestrichen)*

2. Ex-post Kontrolle der Verträge mit dem BAV

Art. 37a Abs. 1 E-KPFV sieht vor, dass das BAV den Vertrag über Systemaufgaben vor Unterzeichnung der RailCom zur Stellungnahme zustellt und die RailCom somit bereits ex-ante bei der Ausgestaltung des Vertrags einbezogen werden müsste. Dies widerspricht der Botschaft zum OBI-Gesetz, wonach die RailCom ex-post bei Streitigkeiten zwischen einem Systemführer und einem betroffenen TU angerufen werden kann.

Antrag: Streichung von Artikel. 37a Abs. 1 KPFV.

3. Praxisorientierte Mitwirkungsrechte

Der VöV empfindet es als wichtig, dass die Mitwirkungsrechte bei den Infrastrukturbetreiberinnen nicht zu grossem Mehraufwand führen. Die Mehrkosten, die damit entstehen würden, reduzieren die Effizienz der Bahninfrastruktur und sind deshalb auch nicht im Interesse des Bundes und der Kunden.

Es ist sicherzustellen, dass auf bestehende Branchenmodalitäten (z.B. Branchenstandard «Finanzielle Führung und Controlling LV» des VöV) zurückgegriffen wird.

Antrag: Ergänzung von Art. 24 KPFV.

[7] Bei der operativen und prozessualen Umsetzung der Mitwirkungsrechte gemäss Art. 37a Abs. 1 EBG werden bestehende Regelungen zur Mitwirkung der EVU und zur Aufbereitung von Investitionsplänen berücksichtigt, insbesondere die Bestimmungen aus den Muster-Leistungsvereinbarungen und dem Branchenstandard «Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarung».

4. Keine Veröffentlichung der kurz- und mittelfristigen Investitionspläne der ISB

Kurz- und mittelfristige Investitionspläne der ISB sollen zwar den betroffenen EVU, nicht aber öffentlich zugänglich gemacht werden. Eine Veröffentlichung der kurz- und mittelfristigen Investitionspläne widerspricht der Botschaft zu OBI, in der steht: «Deshalb soll die TVS in Zukunft eine elektronische Plattform einrichten, auf der die mittelfristigen Investitionspläne der ISB aufgeschaltet werden. Sie ist nur den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich. Die Zugriffsrechte auf diese Plattform werden fallweise erteilt und periodisch überprüft.»

Antrag: Änderung von Art. 7 Abs. 2 KPFV.

[2] Die Leistungsvereinbarungen und die Netzzustandsberichte werden durch das BAV öffentlich zugänglich gemacht~~, d~~. Die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen werden durch die Trassenvergabestelle den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich gemacht.

Antrag: Änderung von Art. 2 Bst. N TVSV.

Die Trassenvergabestelle hat insbesondere folgende Aufgaben:

[...]

n. Sie ~~publiziert~~ macht die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich.

5. Praxisorientierte Passagierrechte

Obwohl wir grundsätzlich mit der Stärkung der Passagierrechte einverstanden sind, gibt es noch einige Punkte, die wir gerne anfügen möchten.

a. Der Zweck der Datennutzung muss den Gesamtprozess im Kontext Passagierrechte umfassen.

Um Missbrauchsfälle zu verhindern, den Aufwand bei der Abwicklung von Anträgen klein zu halten und die Entschädigung von Abo-Besitzern pragmatisch anzugehen, fordern wir, dass die Zweckbindung der Datennutzung den Gesamtprozess im Kontext umfasst. Das heisst, es soll möglich sein, potentielle Missbräuche zu identifizieren.

Antrag: Ergänzung der VPB um einen neuen Artikel.

Datenbearbeitung (Art. 21a und 21b PBG):
Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und für die Dauer von zwei Jahren gespeichert. Sie dürfen ausgewertet werden zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr und Verhinderung von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen.

b. Die Anspruchskriterien für Erstattungen und Entschädigungen bei Verspätungen müssen harmonisiert werden.

Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die *(teilweise) Erstattung* des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Verspätung *mindestens 60 Minuten* beträgt. Aus Sicht der Reisenden und der Branche sind klare und konsistente Kriterien wünschenswert.

Antrag: Ergänzung der VPB um einen neuen Artikel.

Fahrpreiserstattung (Art. 8 Abs. 2 und Art. 21a PBG)
Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann.

c. Bei höherer Gewalt soll der Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden.

Da die Transportunternehmen nicht verantwortlich sind für Ereignisse höherer Gewalt und im Zusammenhang mit der Gleichbehandlung aller Player schlägt die Branche die Aufnahme eines neuen Artikel 61, Absatz 6 vor.

Antrag: Aufnahme eines zusätzlichen Absatzes 6 in Artikels 61.
[6] Die Entschädigungspflicht entfällt, wenn das Unternehmen glaubhaft darlegt, dass der Schaden infolge eines Verschuldens der reisenden Person, höherer Gewalt oder sonstigen Umständen eingetreten ist, die das Unternehmen nicht hätte vermeiden und deren Folgen es nicht hätte abwenden können.

d. Alle Player müssen gleichbehandelt werden.

Die Branche begrüsst zwar, dass die Passagierrechte auch im bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr gestärkt werden. Dennoch ist die Unterscheidung von Art. 61 VPB (konzessionierter Verkehr) und Art. 61b VPB nicht nachvollziehbar. Wie die Unternehmen im bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr sind auch die konzessionierten Transportunternehmen von externen Faktoren, wie zum Beispiel Witterung oder Verkehrsunfälle, ausgesetzt.

Deshalb wird beantragt, den Art. 61b zu streichen und den Geltungsbereich des Art. 61 auf den bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr auszuweiten und die

Verband öffentlicher Verkehr, Genossenschaft
Union des transports publics, société coopérative
Unione dei trasporti pubblici, società cooperativa

Dählhölzliweg 12
CH-3000 Bern 6
www.voev.ch/www.utp.ch

info@voev.ch/info@utp.ch
Tel. +41 31 359 23 23
Fax +41 31 359 23 10

Fahrpreisentschädigung im konzessionierten Verkehr wie auch im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr somit gleich zu behandeln (Gleichbehandlung aller Player).
Antrag: Änderung von Art. 61a VPB.
[1] *Bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft im konzessionierten Verkehr und im bewilligten grenzüberschreitenden ~~Eisenbahnv~~Verkehr muss das Unternehmen die Reisenden umge-hend über die Situation und die geschätzte Abfahrts- oder Ankunftszeit informieren.*
[2a] …, sofern sie im ~~Zug~~ Transportgefäss oder im Bahnhof…
(…)
3 Ist ~~der Zug~~ das Transportgefäss auf der Strecke…

e. **Die Branche setzt sich für eine gemeinsame Branchenlösung mit späterem Inkrafttreten ein.**
Eine Branchenlösung ist sowohl für die Reisenden wie auch für die Transportunternehmen am einfachsten und kosteneffizientesten. Da eine Branchenlösung zur Umsetzung der Neuregelungen der Entschädigungs- und Erstattungspflicht bei Verspätungen zeitintensiv ist und die Einführung neue Prozesse und IT-Systeme sowie Ressourcenaufbau zur Abwicklung und Prüfung von Anträgen der verspäteten Reisenden erfordert, kann sie frühestens Mitte 2021 und nicht bereits Mitte 2020 in Kraft treten.
Antrag: Die gesetzlichen Bestimmungen zu Art. 21a und 21b PBG sowie Art. 61 und 61b VPB treten frühestens Mitte 2021 in Kraft.

f. **Transportunternehmen sollen keine Vorschusszahlung leisten müssen.**
Die im Art. 44a PBG vorgesehenen Vorschüsse für eine während der Reise mit der Eisenbahn verletzte oder getötete Person sind problematisch. Insbesondere für kleinere Eisenbahnunternehmen hätte diese Regelung und der neu festgelegte Mindestbetrag von 40'000 Schweizer Franken (Art. 61c VPB) massive Folgen, da kein direktes Forderungsrecht gegenüber den Versicherung besteht und die Kosten primär von den Unternehmen beglichen werden müssen. Die Rückforderung der Vorschüsse ist zudem nur möglich, wenn die reisende Person den Schaden selbst verursacht hat. Daher fordern wir, dass die Transportunternehmen keine Vorschusszahlungen leisten müssen.
Antrag: Streichung von Art. 61c VPB.

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

Freundliche Grüsse

Ueli Stückelberger
Direktor VöV

Beilage:
- Fragenkatalog

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

   Grundsätzlich erachten wir die Zuständigkeiten und Aufgaben der Trassenvergabestelle als ausreichend klar definiert. Wir sehen jedoch folgenden Anpassungsbedarf:

   Die kurz- und mittelfristigen Investitionspläne der ISB sollen nicht veröffentlicht werden.

   Art. 2 Bst. n des Entwurfs der Verordnung über die Trassenvergabestelle lautet: «Sie publiziert die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen.» Diese Bestimmung ist in Zusammenhang mit Art. 7 Abs. 2 KPFB zu sehen: «Die Leistungsvereinbarungen und die Netzzustandsberichte werden durch das BAV öffentlich zugänglich gemacht, die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen durch die Trassenvergabestelle». Beide Bestimmungen implizieren, dass die Investitionspläne jeder interessierten Person zugänglich gemacht werden sollen. Dies ist im OBI-Gesetz nicht vorgesehen und steht sogar im Widerspruch zur Botschaft im OBI-Gesetz: «Deshalb soll die TVS in Zukunft eine elektronische Plattform einrichten, auf der die mittelfristigen Investitionspläne der ISB aufgeschaltet werden. Sie ist nur den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich. Die Zugriffsrechte auf diese Plattform werden fallweise erteilt und periodisch überprüft.»

   Antrag: Änderung von Art. 7 Abs. 2 KPFV.

   [2] Die Leistungsvereinbarungen und die Netzzustandsberichte werden durch das BAV öffentlich zugänglich gemacht~~, d~~. Die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen werden durch die Trassenvergabestelle den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich gemacht.

   Antrag: Änderung von Art. 2 Bst. N TVSV.

   Die Trassenvergabestelle hat insbesondere folgende Aufgaben:

   […]

   n. Sie ~~publiziert~~ macht die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen den betroffenen EVU, den Anschliessern und der RailCom zugänglich.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

Ja. Wichtig ist jedoch, dass bei der Umsetzung der Bestimmungen zu den Systemführerschaften auf den Prozessen, Instrumenten und Gefässen der bestehenden Systemführerschaften aufgebaut wird.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Der VöV findet es nicht nachvollziehbar, dass die RailCom bereits ex-ante bei Ausgestaltung des Vertrages obligatorisch miteinbezogen wird. Dies steht im Widerspruch zur Botschaft zum OBI-Gesetz, wonach die RailCom ex-post bei Streitigkeiten zwischen einem Systemführer und einem betroffenen Unternehmen angerufen werden kann. Wir fordern deshalb, die Streichung des Artikels 37a Abs. 1 in der KPFV.

   Antrag: Streichung von Artikel 37a Abs. 1.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

   Ja. Es ist jedoch entscheidend, dass die Mitwirkungsrechte bei den ISB nicht zu grossem Mehraufwand führen und keine Verzögerungen bei Investitionen zur Folge haben. Mehraufwand und Verzögerungen bei Investitionen würde eine reduzierte Effizienz der Bahninfrastruktur bedeuten und ist deshalb auch nicht im Interesse des Bundes und der Kunden.

   Um die Mitwirkungsrechte mit möglichst geringem Aufwand und eine effiziente Art und Weise umzusetzen, soll auf bereits bestehende Prozesse, Instrumente und Gefässe im Zusammenhang mit der Leistungsvereinbarung zurückgegriffen werden. Viele dieser bestehenden Modalitäten sind in den Muster-LV oder im vom VöV in Zusammenarbeit mit dem BAV veröffentlichten Branchenstandard «Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarungen» festgehalten.

   Antrag: Ergänzung von Art. 24 KPFV.
   [7] Bei der operativen und prozessualen Umsetzung der Mitwirkungsrechte gemäss Art. 37a Abs. 1 EBG werden bestehende Regelungen zur Mitwirkung der EVU und zur Aufbereitung von Investitionsplänen berücksichtigt, insbesondere die Bestimmungen aus den Muster-Leistungsvereinbarungen und dem Branchenstandard «Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarung».

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

   Ja.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

   Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

   Nur teilweise. ÖV-Reisende haben in der Schweiz das Glück, bei Verspätungen oder Kursausfällen dank dichtem Takt auch wenig später gute Verbindungen zu haben oder über Alternativrouten trotzdem rechtzeitig ans Ziel zu gelangen. Der VöV begrüsst, dass man nun die Passagierrechte noch weiter stärken will und die öV-Benutzerinnen und öV-Benutzer bei grossen Verspätungen entschädigen soll. Folgende Grundsätze sind jedoch zu berücksichtigen:

   Der Zweck der Datennutzung muss den Gesamtprozess im Kontext Passagierrechte umfassen.

   Mit der Aussage, wonach Anträge auf Fahrpreisentschädigung nur aus buchhalterischen Gründen aufbewahrt, aufgrund des Zweckprinzips jedoch nicht für andere Zwecke bearbeitet werden dürfen, sind wir nicht einverstanden. Diese Einschränkung erschwert eine für Reisende und Branche attraktive und effiziente Umsetzung der Regelungen sowie die Bekämpfung von Missbrauch enorm. Es ist weder unter dem datenschutzrechtlichen Grundsatz der Verhältnismässigkeit noch – sofern den Reisenden bekannt gemacht – unter demjenigen der Transparenz zu beanstanden, wenn die Transportunternehmen Anträge speichern, um sie zur Bekämpfung von Missbräuchen auszuwerten. Der Zweck der Datennutzung muss den Gesamtprozess im Kontext Passagierrechte umfassen inkl. Identifikation potenzieller Missbräuche und Festlegung einer Obergrenze für Entschädigungen bei Abo-Besitzern.

   Antrag: Ergänzung der VPB um einen neuen Artikel.

   Datenbearbeitung (Art. 21a und 21b PBG)

   Anträge auf Fahrpreiserstattung und -entschädigung werden registriert und über zwei Jahre gespeichert. Sie dürfen ausgewertet werden zur Verbesserung der Entschädigungs-/Erstattungsabläufe und zur Abwehr von unberechtigt erhobenen Entschädigungs-/Erstattungsansprüchen.

   Die Anspruchskriterien für Erstattungen und Entschädigungen bei Verspätungen müssen harmonisiert werden.

   Die Bestimmungen für die (teilweise) Erstattung des Fahrpreises (Art. 21a PBG) sind in der Verordnung zu präzisieren. Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des bezahlten Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf Entschädigungen, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Diese unterschiedlichen Anspruchsvoraussetzungen sind nicht nachvollziehbar. Sowohl aus Sicht der Transportunternehmen als auch aus Reisenden-Sicht sind klare und konsistente Kriterien wünschenswert, analog der bestehenden EU-Verordnung EG1371/2007 Art. 16, die eine Erstattung bei Verspätung von mehr als 60 Minuten vorsieht.

Antrag: Ergänzung der VPB um einen neuen Artikel.

Fahrpreiserstattung (Art. 8 Abs. 2 und Art. 21a PBG)

Bei einer Verspätung von unter 60 Minuten wird vermutet, dass der Zweck der Reise noch erfüllt werden kann.

Bei höherer Gewalt soll der Anspruch auf Entschädigung ausgeschlossen werden.

Alle Unternehmen sind bei der Leistungserbringung externen unvorhersehbaren Einflüssen, wie z.B. Naturereignissen ausgesetzt, die sie nicht beeinflussen können. Kommt es aufgrund solcher Umstände zu einer Verspätung am Zielort, darf kein Anspruch auf Entschädigung bestehen. Die Eisenbahn muss mit anderen Verkehrstärgern, die bei höherer Gewalt nicht haften, gleichgestellt sein. In der EU wird derzeit ein Vorschlag beraten, der dies sicherstellen soll. Die Schweiz sollte nicht in die entgegengesetzte Richtung gehen. Das Unternehmen trägt selbstverständlich die Beweislast für einen solchen Umstand.

Antrag: Ergänzung von Art. 61 VPB.

[6] Die Entschädigungspflicht entfällt, wenn das Unternehmen glaubhaft darlegt, dass der Schaden infolge eines Verschuldens der reisenden Person, höherer Gewalt oder sonstigen Umständen eingetreten ist, die das Unternehmen nicht hätte vermeiden und deren Folgen es nicht hätte abwenden können.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Die Branche begrüsst zwar, dass die Passagierrechte auch im bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr gestärkt werden. Dennoch ist die Unterscheidung von Art. 61 VPB (konzessionierter Verkehr) und Art. 61b VPB nicht nachvollziehbar. Wie die Unternehmen im bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr sind auch die konzessionierten Transportunternehmen von externen Faktoren, wie zum Beispiel Witterung oder Verkehrsunfälle, ausgesetzt.

Deshalb wird beantragt, den Art. 61b zu streichen und den Geltungsraum des Art. 61 auf den bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr auszuweiten und die Fahrpreisentschädigung im konzessionierten wie auch im grenzüberschreitenden Linienbusverkehr somit gleich zu behandeln (Gleichbehandlung aller Player).

Antrag: Änderung von Art. 61a VPB.

[1] Bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft im konzessionierten Verkehr und im bewilligten grenzüberschreitenden ~~Eisenbahnv~~Verkehr muss das Unternehmen die Reisenden umgehend über die Situation und die geschätzte Abfahrts- oder Ankunftszeit informieren.

[2a] …, sofern sie im ~~Zug~~ Transportgefäss oder im Bahnhof…

(…)

[3] Ist ~~der Zug~~ das Transportgefäss auf der Strecke…

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

    Der VöV begrüsst die Möglichkeit, angemessene Entschädigungsbedingungen für Abo-Besitzer festlegen zu dürfen. Die Branche sieht einen kundenfreundlichen und effizienten Ansatz zur Entschädigung von Abo-Besitzern vor. Für diesen ist die Absicherung der Datenbearbeitung erforderlich (siehe Ziffer 9).

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

    Die Branche setzt sich für eine gemeinsame Branchenlösung zur Umsetzung der Erstattungs- und Entschädigungsansprüche bei Verspätungen ein. Eine Branchenlösung ist sowohl für die Reisenden wie auch für die Transportunternehmen am einfachsten und kosteneffizientesten. Da eine Branchenlösung zur Umsetzung der Neuregelungen der Entschädigungs- und Erstattungspflicht bei Verspätungen zeitintensiv ist und die Einführung neuer Prozesse und IT-Systeme sowie Ressourcenaufbau zur Abwicklung und Prüfung von Anträgen durch verspätete Reisenden erfordern, kann sie frühestens Mitte 2021 und nicht bereits Mitte 2020 in Kraft treten.

    Antrag: Neuer Absatz zu den Inkraftbestimmungen. Ergänzung von Ziffer II OBI-VO.

    [3] Die folgenden Bestimmungen treten am 1. Juli 2021 in Kraft: Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung: Art. 60a, 61 und 61b VBP.

    Die Transportunternehmen sollen gemäss Art. 21d PBG für die unmittelbaren Schäden wie Unterkunft und Verpflegung haften und gemäss Art. 61a Absatz 2b eine kostenlose Unterbringung in einem Hotel anbieten. Gemäss heutiger gelebter Praxis und CIV Art. 32 ist hier ein angemessener Umfang zu berücksichtigen.

    Antrag: Änderung von Art. 61a Abs 2b.

    die angemessene Unterbringung in einem Hotel oder einer anderweitigen Unterkunft(…)

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

    Art. 6a Gütertransportverordnung (GüTV): Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene.

    Die Branche war irritiert über den Art. 6a E-GüTV, welchen wir als wettbewerbsfremd und im Widerspruch zum liberalisierten Markt im Schienengüterverkehr einstufen. Ausserdem sind zahlreiche Bestimmungen in Art. 6a E-GüTV nur mit hohem administrativem Aufwand und Komplexitätssteigerungen praktikabel in operative Prozesse umsetzbar und somit nicht geeignet, den Schienengüterverkehr zu stärken.

    A*ntrag: Umformulierung des Art. 6 sowie das Streichen des Art. 6a d.*

    Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-

Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie:

a. *sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;*
b. *Dritte bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleichbehandeln;*
c. *die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen, der Planung und Zuteilung der Ressourcen ~~und des Verfahrens~~ sowie die allgemeinen Grundlagen zur Bemessung der Preise publizieren.*
d. *~~die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise, einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmenvereinbarungen, publizieren~~. (wird gestrichen)*

Art. 11b Abs. 1bis Eisenbahn-Netzzugangsverordnung: Zwei Ausbreitungsformen von Einschränkungen.

Es gibt einerseits Baustellen, an denen während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen gearbeitet werden, aber auch solche, an denen während mehreren Wochen nur tageweise gearbeitet wird. Da diese letztgenannten Baustellen vor allem für den Güterverkehr sehr belastend sind, müssen sie im Artikel 11b Abs. 1bis berücksichtigt werden.

Antrag: Umformulierung des Art. 11b Abs. 1bis.

[1bis] Besteht die Einschränkung während mehr als sieben aufeinanderfolgenden Tagen und führt sie zu einer Beeinträchtigung von mehr als einem Drittel des täglichen Verkehrsaufkommens oder besteht die Einschränkung während mehreren Wochen nur tageweise, so muss die Infrastrukturbetreiberin die Einschränkung den Antragstellerinnen unterbreiten. Die Einschränkung ist erstmals mindestens 24 Monate und in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem Beginn der betroffenen Fahrplanperiode zu veröffentlichen.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

    Nein.

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz begrüsst die Absicht, die Passagierrechte zu stärken. Wir sind der Überzeugung, dass die Schweiz ihre Anstrengungen verstärken muss, um mehr Menschen dazu zu bringen, sich primär im öffentlichen Verkehr (öV) zu bewegen (oder zu Fuss und mit dem Velo), anstatt im Privatauto. Obwohl unser Land bestens durch den öV erschlossen ist, werden 80% der Personenkilometer im Auto zurückgelegt. Gleichzeitig stammen über ein Drittel der Schweizer CO2-Emissionen aus dem Verkehr – der Grossteil davon verursacht durch den motorisierten Individualverkehr (MIV). Will die Schweiz ihren CO2-Ausstoss senken und die Ziele des Paris-Abkommens erreichen, ist es unumgänglich, Massnahmen zu treffen, um den Modalsplit zugunsten des öVs zu verschieben. Oder anders gesagt, Massnahmen, welche die Menschen zum Umsteigen auf den öV motivieren. Mit der hier angestrebten Stärkung der Passagierrechte alleine ist das nicht getan. Es braucht weitere und wirksamere Massnahmen. Aber es ist ein Schritt in die richtige Richtung. Aus diesem Grund begrüsst der VCS die Stossrichtung. Denn wir sind überzeugt, dass der öV nur dann eine wettbewerbsfähige Alternative zum Auto ist, wenn die Anliegen und Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden im Zentrum stehen.

Bei der konkreten Ausgestaltung der Verordnung sehen wir allerdings in mehreren Punkten dringenden Verbesserungsbedarf:

Tieferer Mindestbetrag bei der Fahrpreisentschädigung

Die Entschädigungspflicht in Art. 61, Abs. 1 orientiert sich zu Recht an der europäischen Verordnung Nr. 1371/2007 (Art. 17, Abs. 1). Das müsste aber auch für den Mindestbetrag gelten. Dieser beträgt 4 Euro (Art. 17, Abs. 3). Mit dem in der Schweiz vorgesehenen Mindestbetrag von 10 Franken für eine Verspätungsentschädigung wird dieses Recht praktisch vollkommen ausgehebelt.

Ein Ticket muss mindestens 40 Franken kosten, damit bei einer Verspätung von über einer Stunde 25% zurückerstattet wird. (Respektive 20 Franken bei über 2 Stunden Verspätung). Eine Fahrpreisentschädigung ist in der Regel nur auf eine einfache Fahrt anrechenbar, da ja selten sowohl die Hin-, wie die Rückfahrt verspätet ist. Ein Einfach-Billet mit Halbtax kostet erst ab 291 km Strecke mehr als 40 Franken. Das ist in der Schweiz äusserst weit. (Z.B. von Luzern aus ist fast das ganze Schweizer Netz innerhalb dieses Radius erreichbar.)

Für den allergrössten Teil der Billette (einfach, Halbtax, weniger als 291 km) würden also bei über einer Stunde Verspätung nichts zurückerstattet. Bei Verspätungen von über zwei Stunden sinkt die Grenze auf 120 km.

Das bedeutet: In den Genuss von Fahrpreisentschädigungen kommen Reisende nur dann, wenn sie entweder weit reisen, oder ohne Halbtax und in der ersten Klasse unterwegs sind. Auf die grosse Mehrheit der Reisenden trifft das nicht zu. Die hier vorgeschlagene Fahrpreisentschädigung ist demnach quasi wirkungslos. Die bisher spontan verteilten „Sorry Bons“ (5 Franken Gutscheine) sind

demgegenüber noch die bessere Lösung. Auf jeden Fall sollten diese bisher beliebten „Sorry Bons“ nicht durch die neue Regelung ersetzt, sondern ergänzt werden.

Unklarheit im Umgang mit Tageskarten

Die Fahrpreisrückerstattung bezieht sich jeweils auf den bezahlten Fahrpreis für die verspätete Strecke. Für InhaberInnen von Abos wird eine Sonderregelung geschaffen, da diese nicht für eine bestimmte Fahrt bezahlt haben und auch nicht durch ein Billet beweisen können, von der Verspätung betroffen zu sein. Gleiches gilt aber für Reisende mit Tageskarten. Für sie müsste ebenfalls eine Regelung analog zu jener für Abo-InhaberInnen gelten.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Ja.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Für den VCS ist es sekundär, ob die Bedingungen durch die Branche oder die Verordnung festgelegt werden. Wichtig ist aber, dass die Regelung einheitlich sein muss für alle Transportunternehmen. Wir sind der Ansicht, dass mindestens diese Vorgabe in der Verordnung gemacht werden müsste. Die Kriterien und Bedingungen müssen zudem für die Kundinnen und Kunden transparent und nachvollziehbar sein.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Wir begrüssen die Bestrebungen, die Passagierrechte zu stärken, und damit auch den öV für die Kundinnen und Kunden zu verbessern. Es gibt aber aus unserer Sicht Bereiche, in denen Verbesserungen viel dringender nötig sind und von denen die Kundinnen und Kunden öfter und stärker betroffen sind:

Verbesserung der Velomitnahme im Zug

In der Behandlung des OBI-Gesetz im Parlament wurde neu der Artikel 23a des Personenbeförderungsgesetz aufgenommen, der die Transportunternehmen nun explizit dazu verpflichtet, den Reisenden die Mitnahme des Velos zu ermöglichen. Wir bedauern, dass dieser Artikel in der Verordnung nicht präzisiert wird. Mit der sehr offenen Formulierung im Gesetz ist das Risiko gross, dass der Artikel toter Buchstabe bleibt.

In der jüngeren Vergangenheit ist die Möglichkeit der Velomitnahme im Zug verschlechtert worden. Im neuen Fernverkehr-Doppelstockzug (FV Dosto) gibt es keinen grösseren Velo- und Kinderwagen-Abstellplatz mehr, wie dies im IC2000 der Fall war. Zwar gibt es je zwei Veloabstellplätze verteilt auf die Zugwagen. Aber wegen dem mangelnden Gepäckraum sind diese in der Regel durch Gepäckstücke besetzt. Der Veloselbstverlad ist so zwar auf Papier möglich, in der Realität aber oft unmöglich. Dies ist besonders darum stossend, weil für die Velomitnahme eigens bezahlt werden

muss und diese Preise in den letzten Jahren deutlich gestiegen sind. Wir fordern, dass die Verordnung dahingehend präzisiert werden muss, dass ein Sonderwagen mit ausreichend Platz für Velos und Kinderwägen bei zukünftigen Rollmaterialbestellungen vorgesehen werden *muss*.

Bei der Gestaltung der Velo-Vorrichtungen im Zug sollen sowohl VertreterInnen von Fahrgastorganisationen sowie von Verbänden für die Interessen der Velofahrenden beigezogen werden.

Ausreichend Raum für Gepäckmitnahme im Zug

Wir stellen fest, dass in den letzten Jahrzehnten mit neueren Zugtypen der Stauraum für Gepäck immer weiter reduziert wurde. Mit dem Einheitswagen IV (einstöckig) war oberhalb der Sitzfläche eine grosse und hohe Ablagefläche, die Platz für grosse Reisekoffern bot. Im Doppelstockzug IC2000 hat dieser Stauraum abgenommen. Es gab jedoch noch gute Möglichkeiten, Gepäck zwischen den Sitzen zu verstauen, oder dann in dafür vorgesehenen Stauräumen an den Wagenenden. Im neuen FV Dosto allerdings sind die Stauräume oberhalb der Sitze so klein, dass man nicht einmal mehr einen durchschnittlichen Tagesrucksack dort verstauen kann. Der Platz zwischen den Sitzen ist zu klein für Reisekoffern. Die Stauräume am Wagenende sind nicht ausreichend. In der Regel wird das Gepäck in die Veloabstellplätze gestellt. Dies ist wiederum ein Problem für Personen, die mit Velo zusteigen.

Diese fortschreitende Reduktion des Gepäckstauraumes ist entgegenläufig der gesellschaftlichen Realität, mit grossen Rollkoffern zu reisen. Wir sehen daher Handlungsspielraum, dass die Transportunternehmen dazu verpflichtet werden müssen, ein bestimmtes Minimum an Stauraum-Volumen für Gepäck in jedem Wagen zu gewährleisten bei künftigen Rollmaterialbestellungen.

Möglichkeiten zur kurzzeitigen Gepäckeinlagerung an Bahnhöfen verbessern

Ein Vorteil des Autos gegenüber dem öV ist, dass Gepäck im Auto unbeschränkt zwischengelagert werden kann. Für öV-Reisende gibt es die Möglichkeit, Gepäck in kostenpflichtigen Schliessfächern bis zu 24 Stunden zu lagern. Diese Fächer sind jedoch teuer und unflexibel. Obwohl zwischenzeitlich teilweise digitale Schliessfächer in Betrieb sind, die man für eine gewählte Anzahl Stunden Mieten kann (anstatt fix 24 Stunden), geben auch diese nicht die Möglichkeit, die Türe in dieser Zeit mehrfach zu öffnen und zu schliessen. Dies war bei den mechanischen Fächern nachvollziehbar, da das eingeworfene Geld physisch die Öffnung des Schliessfaches ermöglicht. Bei digital verschlossenen Fächern sind solche Einstellungen aber unverständlich. Es muss die Möglichkeit geschaffen werden, Gepäck unkompliziert und kostengünstig an den Bahnhöfen einzulagern. Dazu müssen unterschiedliche Zeitfenster zur Verfügung stehen und sich das Fach in dieser Zeit nach Belieben öffnen und schliessen lassen.

Mit Verbesserungen in diesen drei Handlungsfeldern sehen wir einen wichtigen Hebel, um die Rechte der öV Kundinnen und Kunden erheblich zu verbessern. Dies ist wichtig, um langfristig das Umsteigen vom Auto auf den öV zu vereinfachen, und den öV auch im Freizeitverkehr als umweltfreundliche und ressourcenschonende Transportform zu stärken.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Wettbewerbskommission WEKO
Commission de la concurrence COMCO
Commissione della concorrenza COMCO
Competition Commission COMCO

CH-3003 Bern, WEKO

Nur per E-Mail (pdf- und word-Version)
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

Nur per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch
Unser Zeichen: 041.1-00004/man/mud
Bern, 21.10.2019

041.1-00004: Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) – Stellungnahme Wettbewerbskommission

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO).

Die Wettbewerbskommission (nachfolgend: WEKO) nimmt im Vernehmlassungsverfahren Stellung zu Entwürfen zu rechtsetzenden Erlassen des Bundes, die den Wettbewerb beschränken oder auf andere Weise beeinflussen (Art. 46 Abs. 2 des Bundesgesetzes über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen, KG; SR 251). Daher geht die WEKO beim Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage nur auf die Fragen ein, welche aus wettbewerbsrechtlicher Sicht relevant sind. Bei der Beurteilung von Gesetzes- oder Verordnungsentwürfen orientiert sich die WEKO am Grundsatz, dass Regulierungen generell wettbewerbsneutral auszugestalten sind. Dies bedeutet, dass Staatseingriffe nicht ohne zwingende Erfordernisse Marktteilnehmer bevorzugen oder benachteiligen sollten.

Fragenkatalog

Trassenvergabestelle

1. ***Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?***

2. ***Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?***

Wettbewerbskommission
Hallwylstrasse 4, CH-3003 Bern
Tel. +41 58 462 20 40, Fax +41 58 462 20 53
weko@weko.admin.ch
www.weko.admin.ch

Zu Art. 3 der Verordnung über die Trassenvergabestelle

Gemäss dem von den eidgenössischen Räten im Rahmen der OBI-Vorlage verabschiedeten Art. 9*f* Abs. 3 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) kann die Trassenvergabestelle Dritte für die Erfüllung einzelner Aufgaben beiziehen, insbesondere für die Erstellung des Fahrplans (vgl. BBl 2018 6055). Gemäss der Botschaft des Bundesrates zum Bundesgesetz zur OBI-Vorlage soll die SBB (Division Infrastruktur) mit der inhaltlichen Erarbeitung des Fahrplans beauftragt werden (vgl. BBl 2016 8678). In Art. 3 der nun in die Vernehmlassung geschickten Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV) wird der Beizug Dritter konkretisiert.

Bereits im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur wurde darauf hingewiesen, dass die WEKO die Vergabe einzelner Aufgaben an integrierte Bahnunternehmen und insbesondere die Auslagerung der Fahrplanerstellung von der Trassenvergabestelle an die SBB als problematisch erachtet (vgl. Stellungnahme WEKO vom 2. November 2015). Die WEKO möchte in diesem Zusammenhang nochmals auf die Problematik der sich daraus ergebenden ungenügenden Unabhängigkeit der Trassenvergabestelle und das Diskriminierungspotenzial hinweisen, wenn beispielweise die Fahrplanerstellung nicht unabhängig von den Infrastrukturbetreiberinnen als integrierte Bahnunternehmen erfolgt.

Gemäss Botschaft des Bundesrates zur OBI-Vorlage (vgl. BBl 2016 S. 8687) reduzieren die erhöhte Transparenz und die Mitwirkungsrechte für Bahnunternehmen zwar das Potenzial von Diskriminierungen. Aus Sicht der WEKO wird bei der Umsetzung der OBI-Gesetzgebung auf Verordnungsstufe jedoch der Aspekt des Umgangs mit sensiblen bzw. wettbewerbsrelevanten Informationen zu wenig berücksichtigt (vgl. hierzu die nachfolgenden Ausführungen zu Art. 4 TVSV). Betreffend die möglichen negativen wettbewerblichen Auswirkungen wird auf die Anmerkungen der WEKO zu den Mitwirkungsrechten verwiesen.

Aufgrund des nach wie vor vorhandenen Diskriminierungspotenzials bei der Vergabe von Aufgaben an Dritte der Trassenvergabestelle plädiert die WEKO dafür, dass die Trassenvergabestelle nur sehr restriktiv Dritte bzw. integrierte Bahnunternehmen für die Erfüllung einzelner Aufgaben beizieht bzw. beiziehen kann und dabei die Weitergabe von sensiblen bzw. wettbewerbsrelevanten Informationen einschränkt.

Zu Art. 4 der Verordnung über die Trassenvergabestelle

Gemäss Art. 4 Abs. 1 TVSV gewähren die Infrastrukturbetreiberinnen der Trassenvergabestelle jederzeit Einsicht in die Daten für die Fahrplanerstellung, die Baustellen- und Intervallplanung, das Einziehen des Trassenpreises sowie für die Erhebung der Gebühren. Diese Daten und Dokumente können auch wettbewerbsrelevante Informationen enthalten. Wenn solche Daten von der Trassenvergabestelle an beigezogene Dritte weitergegeben werden (so z. B. an die SBB für die Fahrplanerstellung), könnte insbesondere integrierten Bahnunternehmen dadurch ein wettbewerblicher Vorteil entstehen. Eine Weiterleitung von Daten an beigezogene Dritte hat sich deshalb auf jene Inhalte zu beschränken, die für den Auftrag notwendig sind.

Die WEKO beantragt daher, Art. 4 der Verordnung über die Trassenvergabestelle um einen folgenden Absatz 3 zu ergänzen:

Die Informationen, welche die Trassenvergabestelle an beigezogene Dritte weiterleitet, beschränken sich auf die für die Erfüllung des Auftrags notwendigen Inhalte.

Systemführerschaft

3. ***Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?***

4. ***Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?***

Wie die WEKO bereits im Rahmen der Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur hingewiesen hat (vgl. Stellungnahme vom 2. November 2015) kann die Koordinationsfunktion einer Systemführerschaft das Risiko von Wettbewerbsabreden mit sich bringen. Gemäss dem von den eidgenössischen Räten im Rahmen der OBI-Vorlage verabschiedeten Art. 40 Abs. 6 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) findet das Kartellgesetz zwar keine Anwendung auf den Netzzugang (vgl. BBl 2018 6065). Es ist aber möglich, dass eine Koordination der Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen im Rahmen einer Systemführerschaft zu einer Koordination in Bereichen führt, die dem Kartellgesetz zugänglich sind. Dies könnte beispielsweise im Bereich Gütertransport in Bezug auf Preise oder Streckenzuweisungen der Fall sein.

Die WEKO beantragt vor diesem Hintergrund, dass die Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) um einen Artikel mit folgendem Inhalt ergänzt wird:

Die Koordination zwischen allen am Auftrag beteiligten und davon betroffenen Unternehmen (Beauftragte, Betroffene) beschränkt sich auf das für den Auftrag notwendige Zusammenwirken.

Analog zur Vergabe von Aufgaben an Dritte der Trassenvergabestelle ist auch bei der Übertragung von Systemaufgaben die Weitergabe von wettbewerbsrelevanten Daten einzuschränken. Andernfalls könnten integrierte Bahnunternehmen mit einem Systemauftrag einen Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren Wettbewerbern im Bereich des Personen- und Gütertransports erhalten. Die Weitergabe von Informationen und Daten an die Systemführerin hat sich deshalb auf jene Inhalte zu beschränken, die für die Ausführung der Systemaufgabe notwendig sind.

Die WEKO beantragt daher, Art. 37a der Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) um einen folgenden Absatz 2 zu ergänzen:

Die Informationen, welche das BAV dem Systemführer zur Verfügung stellt, beschränken sich auf die für die Erfüllung der Systemaufgabe notwendigen Inhalte.

Gemäss dem von den eidgenössischen Räten im Rahmen der OBI-Vorlage verabschiedeten Art. 37 Abs. 7 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) gilt die Übertragung von Systemaufgaben nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne des Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen (vgl. BBl 2018 6063). Laut der Botschaft des Bundesrates zur OBI-Vorlage handelt es sich bei der Übertragung von Systemaufgaben an Dritte um keine herkömmliche Beschaffung von Bau-, Sach- oder Dienstleistungen im Sinne des Beschaffungsrechts. Hier gehe es darum, das Eisenbahnsystem durch das Zusammenfassen von Aufgaben effizienter, innovativer und kostengünstiger zu machen. Weil in der Regel die ISB und nicht private Wirtschaftsunternehmen die Beauftragten sein werden, würden Ausschreibungen keinen Sinn machen (vgl. BBl 2016 S. 8727). Der Kreis der Anbieter bzw. Unternehmen, die als Auftragnehmer überhaupt in Frage kämen, sei zudem beschränkt. Daher werde das

BAV entscheiden, ob im jeweiligen konkreten Fall eine Direktvergabe oder – sofern es gleichwertige Anbieter gebe – ein Einladungsverfahren durchzuführen oder der Auftrag öffentlich auszuschreiben sei (vgl. BBl 2016 S. 8685).

Falls mehrere Anbieter für die Übertragung einer Systemaufgabe in Frage kommen – was beispielweise beim Bahnstrom der Fall sein könnte – ist es aus Gründen der Kosteneffizienz und aus wettbewerblicher Sicht zu begrüssen, wenn das das BAV den entsprechenden Auftrag öffentlich ausschreibt oder ein Einladungsverfahren durchführt. Werden Teile eines Systemführungsvertrags von der Systemführerin an ein drittes Unternehmen ausgelagert, so soll auch dies transparent vonstattengehen und, falls mehrere Unternehmen in Frage kommen, ausgeschrieben werden.

Die WEKO beantragt deshalb, dass die Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) um einen Artikel mit folgendem Inhalt ergänzt wird:

Sofern mehrere Anbieter für die Übertragung einer Systemaufgabe in Frage kommen, führt das BAV ein Einladungsverfahren durch oder schreibt den Auftrag öffentlich aus.

Mitwirkungsrechte

5. ***Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?***

Die WEKO hat aus wettbewerbsrechtlicher Sicht keine Bemerkungen.

6. ***Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?***

Analog zu den Bedenken in Bezug auf eine Koordination bei einer Systemführerschaft weist die WEKO auch bei den Mitwirkungsrechten auf das Risiko einer Koordination bzw. von Wettbewerbsabreden zwischen den verschiedenen Markteilnehmerinnen und -teilnehmern hin. Das Kartellgesetz findet zwar gemäss dem von den eidgenössischen Räten im Rahmen der OBI-Vorlage verabschiedeten Art. 40 Abs. 6 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) keine Anwendung auf den Netzzugang (vgl. BBl 2018 6063). Es ist aber möglich, dass eine Koordination mittels Mitwirkungsrechten zu einer Koordination in Bereichen ausserhalb des Netzzugangs führt, wo das Kartellgesetz anwendbar bleibt.

Die WEKO beantragt vor diesem Hintergrund die Ergänzung von Art. 24 der Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) um einen Absatz mit folgendem Inhalt:

Das Mitwirkungsrecht und die damit verbundene Koordination beschränken sich auf das dafür notwendige Zusammenwirken.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. ***Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?***

8. ***Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?***

Die WEKO hat aus wettbewerbsrechtlicher Sicht keine Bemerkungen.

Passagierrechte

9. ***Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?***

10. ***Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?***

11. ***Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?***

12. ***Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?***

Die WEKO hat aus wettbewerbsrechtlicher Sicht keine Bemerkungen.

Weitere Bemerkungen:

13. ***Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?***

Zu Art. 6a GüTV

Gemäss den Erläuterungen zur OBI-Verordnung (S. 8) besteht bei Dienstleistungen, die im Rahmen der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen einer Eisenbahninfrastruktur (z. B. einem Formations- oder Annahmebahnhof) und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbracht werden, ein gewisses Diskriminierungspotential, da solche Dienstleistungen an einem Bahnhof in der Regel aufgrund der Grössenvorteile nur von einem einzelnen Unternehmen erbracht werden.

Vor diesem Hintergrund begrüsst es die WEKO grundsätzlich, dass die Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 (GüTV; SR 742.11) dahingehend angepasst werden soll, dass Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicherstellen müssen. Damit wird das Diskriminierungsverbot gemäss Art. 6a GüTV, wonach Eigentümer und Betreiber der vom Bund geförderten KV-Umschlagsanlagen, Hafenanlagen und Anschlussgleisen (Anlagen) den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anlagen gewähren müssen, auf den räumlichen Bereich ausserhalb des Anschlussgleises bzw. der KV-Umschlagsanlage ausgedehnt.

Die WEKO möchte aber darauf hinweisen, dass die Vorgabe des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen gleichzeitig auch einen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit der Unternehmen darstellt, welche aus wettbewerblicher Sicht nur für Bereiche gerechtfertigt ist, in denen ein faktisches oder natürliches Monopol besteht bzw. eine wesentliche Einrichtung vorliegt. Deshalb erscheint eine klare Abgrenzung zu denjenigen Dienstleistungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen angebracht, bei welchen alternative Angebote vorhanden sind bzw. welche nicht nur von einem Unternehmen angeboten werden. Dies ist beispielweise der Fall, wenn mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen Transportangebote wie Ganzzüge zwischen einer Umschlagsanlage und dem Anschlussgleis eines Unternehmens anbieten. Es gilt zu unterscheiden, ob die Dienstleistung nur von einem Unternehmen bzw. von einem Monopolisten ausgeführt werden kann oder ob sie Teil einer Traktionsleistung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens darstellt, welches für diese Dienstleistung im Wettbewerb mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen steht. Die Pflicht zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs *zu Dienstleistungen* sollte nur in jenen Bereichen im Gütertransport auf der Schiene Anwendung finden, bei denen ein faktisches oder natürliches Monopol bzw. eine wesentli-

che Einrichtung vorliegt und demzufolge die Dienstleistung nur von einem einzelnen Anbieter erbracht wird. Eine Ausnahme davon bilden vom Bund finanziell unterstützte KV-Umschlagsanlagen, bei denen sich die Nichtdiskriminierungspflicht aus der finanziellen Beteiligung des Bundes begründet. Nach Ansicht der WEKO wird dieser Aspekt im Wortlaut von Art. 6*a* GüTV nicht berücksichtigt und kommt auch in den entsprechenden Erläuterungen zu wenig zum Ausdruck.

Die WEKO beantragt daher, den Wortlaut von Art. 6*a* der Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 (GüTV; SR 742.411) und die dazugehörigen Erläuterungen entsprechend den obigen Ausführungen zu präzisieren.

Die WEKO beantragt zusätzlich, den ersten Satz von Art. 6a GüTV folgendermassen zu ergänzen «*Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene zwischen Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen*».

14. *Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?*

Die WEKO hat aus wettbewerbsrechtlicher Sicht keine weiteren Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für allfällige Rückfragen stehen Ihnen Frau Nina Keller-Matter (nina.keller-matter@weko.admin.ch, 058 463 17 95) und Herr Daniel Müller (daniel.mueller@weko.admin.ch, 058 466 34 10) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Wettbewerbskommission

Prof. Dr. Andreas Heinemann
Präsident

Prof. Dr. Patrik Ducrey
Direktor

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) sowie der Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV)

Diverse (Spontanäusserungen)
acsi Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera
AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
cemsuisse
Centre Patronal
EKK Eidgenössisches Büro für Konsumentenfragen
Handelskammer beider Basel
Privatperson Andreas Gutweniger
Privatperson Reto Planta
Pro Velo Schweiz
RAILplus
sciencesindustries
Stadt Winterthur

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana

strada di Pregassona 33
6963 Pregassona
Telefono
091 922 97 55
IBAN
CH41 0900 0000 6900 4470 1
www.acsi.ch
acsi@acsi.ch

Consulenze:
Infoconsumi
Casse malati
Pazienti
Contabilità domestica

La Borsa della Spesa
Telefono
091 922 97 55
bds@acsi.ch

Alleanza delle organizzazioni dei consumatori

Office fédéral des transports
3003 Berne

konsultationen@bav.admin.ch

Lugano, le 22 octobre 2019

Consultation sur l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Madame, Monsieur,

L'Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana (ci-après: l'ACSI) vous remercie de l'avoir associée à la consultation susmentionnée et vous prie de trouver ses commentaires ci-dessous.

Commentaire général

En préambule, nous rappelons que l'ACSI se bat depuis longtemps pour que les usagers suisses bénéficient d'une indemnisation en cas de retard. Il est incompréhensible qu'un passager faisant Lausanne-Paris puisse obtenir un dédommagement mais pas s'il fait Lausanne-Genève. Nous saluons donc la fin de cette inégalité de traitement et l'adaptation de la Suisse au droit européen. Toutefois, le projet initial du Conseil fédéral excluait les titulaires d'abonnement, soit 73% des usagers, ce qui était inacceptable. L'ACSI s'était battue au Parlement pour que les abonnés puissent justement être éligibles à un dédommagement, sur le mode de l'Union européenne. Le Parlement a donc corrigé le tir en renforçant les droits des passagers. Néanmoins, le projet d'ordonnance contredit à notre sens la volonté du Parlement en inscrivant trop de restrictions, par exemple en excluant le cumul de retards répétés ou en instaurant une limite de 10 CHF bien trop élevées. Sans modification du projet, quasiment aucun usager ne pourrait bénéficier de cette indemnisation. Nous saluons par contre qu'il n'y ait pas d'exceptions pour les cas de force majeure (éboulement, canicule, gel, etc).

Commentaires sur les articles

Article 61

Alinéa 1 – conditions d'indemnisation

Sachant que le but de l'OBI est de s'adapter au droit européen (Règlement 1371/2007), comme il est mentionné dans le projet, nous demandons que les valeurs pour calculer le retard soient déjà calqués sur les nouvelles valeurs que l'Union européenne mettra bientôt en place à savoir : 50% du prix du billet en cas de retard de 60 à 90 minutes, 75% avec un retard de 91 à 120 minutes et 100% en cas de retard de plus de 121 minutes. Il faut que la Suisse s'adapte immédiatement au nouveau règlement européen pour ne pas avoir constamment un train de retard. A tout le moins,

nous demandons qu'une adaptation automatique aux standards de l'UE dès que ceux-ci seront entrés en vigueur.

Alinéa 2 – solution pour les abonnés laissé à la libre appréciation des entreprises
Nous comprenons la volonté du Conseil fédéral de laisser la liberté aux entreprises de trouver des moyens raisonnables pour indemniser les passagers. Toutefois, nous demandons au Conseil fédéral de prévoir une ligne de conduite pour les entreprises de transport pour éviter de donner une latitude trop grande pouvant aller à l'encontre des intérêts des usagers. Il est nécessaire également que l'OFT ait un droit de regard plus étendu que le droit de recours actuellement prévu mentionné à la page 12 du projet « Dans le cadre de ses activités de surveillance, l'OFT peut vérifier la conformité juridique des différentes conditions d'indemnisation ». Nous demandons que l'OFT puisse vérifier non pas uniquement la conformité juridique des solutions proposées, mais bien si elles permettent d'indemniser véritablement les passagers et ne contiennent pas des contraintes disproportionnées pour apporter la preuve de sa présence dans le train/bus en retard ou qui excluraient une partie de la population à cause de la solution choisie. Il s'agirait donc d'une évaluation sur le fond et non uniquement la forme juridique. Nous demandons également qu'un droit de recours soit conféré aux organisations de consommateurs.
Nous demandons également à l'OFT d'avoir un regard attentif sur les technologies utilisées pour permettre une indemnisation. Si une application permet d'être une solution simple pour ceux qui le souhaitent, elle ne doit en aucun cas être l'unique solution. Comme l'ont montré les retours suite à l'opération des CFF lors de l'interruption de la ligne Lausanne-Puidoux, le tout-numérique n'est pas une solution suffisante, d'autres alternatives doivent être garanties pour ceux qui n'ont pas de smartphone ou ne souhaitent pas partager leurs données de géolocalisation. Sur ce point, nous prions l'OFT d'inclure le Préposé fédéral à la protection des données dans ses tâches de surveillance pour vérifier que le principe de proportionnalité est bien appliqué. Il serait en effet totalement disproportionné d'utiliser l'excuse de l'indemnisation des passagers pour les traquer 24h/24 et suivre tous leurs déplacements. Les données collectées ne devraient ainsi pas pouvoir être utilisées à d'autres fins qu'au dédommagement des passagers et devraient être supprimées immédiatement après.
Nous demandons au Conseil fédéral d'étudier comment la solution du Swisspass permettrait de résoudre la question des indemnisations de manière simple en se basant sur les outils déjà à disposition. Il faut éviter à tout prix que les entreprises de transports fassent porter sur le consommateur le fardeau de se procurer le matériel pour pouvoir avoir droit à une indemnisation.
Dans le cas où l'UTP établissait un règlement au niveau national, nous demandons à ce que les organisations de consommateurs puissent participer aux débats et aux décisions.

Alinéa 3 – modalité de versement du dédommagement
Nous soutenons la mesure permettant aux usagers puissent demander une indemnisation en argent et pas uniquement en bons.

Alinéa 4 – montant minimal du dédommagement
Nous demandons de baisser le minimum pour une indemnisation au niveau de celui de l'Union européenne (4 euros) et le faire passer de 10 CHF à 5 CHF. Sans cette mesure, quasiment aucun usager ne pourrait avoir droit à une indemnisation car il est très rare d'arriver à la somme de 40 CHF nécessaire à déclencher une indemnisation (25% si 60 minutes de retard). Si pour un passager voyageant en première classe sans le demi-tarif, il est plus facile d'arriver à un billet d'une valeur de 40 CHF, pour un trajet en 2ème classe avec le ½ tarif, il est très rare d'arriver à cette somme, comme l'a démontré un article du Beobachter. Un trajet Genève-Zurich ou Lugano-Berne arrivent juste à 44 CHF, mais cela signifie qu'un passager ne devrait pas choisir un billet dégriffé sous peine de ne pas recevoir d'indemnisation en cas de retard, ce qui est totalement absurde.

Il ne serait pas acceptable que l'ordonnance d'application prive les usagers de leurs droit à une indemnisation de manière disproportionnée, sous peine de devenir une coquille vide. Rappelons que 80% des offres de siège des CFF sont des 2ème classes et que 2,6 millions de demi-tarif sont en circulation, cela signifie que l'énorme majorité des usagers voyagent par ce biais et n'auraient ainsi généralement pas droit à une indemnisation en cas de retard.

Alinéa 5 – exclusion du droit au dédommagement

Point 1 : nous demandons de biffer ce point car il est inapplicable : comment prouver qu'une personne a été informée que son train était en retard. Une information sur le panneau d'affichage en gare ou sur l'application n'est pas suffisante, car, souvent, ces informations sont défaillantes et peu claires. A tout le moins, ce serait à l'entreprise de transport qui refuse une indemnisation qui devrait prouver que la personne a eu connaissance du retard. Une information générale de la population n'est pas suffisante, l'entreprise devrait prouver que ladite personne a bien vu l'information. Le fardeau de la preuve doit donc être sur l'entreprise.

Point 2 : nous exigeons de biffer ce point. Il est inacceptable de limiter à 60 minutes la durée minimum pour avoir droit à un dédommagement car cela va à l'encontre de la volonté du législateur de renforcer le droit des passagers, comme mentionné ici. Le but de permettre aux abonnés d'être également indemnisés est justement de pouvoir cumuler des retards répétés de moindre importance sur une ligne. Dans l'Union européenne, de nombreux pays/compagnies de transport appliquent ce système. Par exemple, en Belgique, sur six mois, s'il y a 20 retards de plus de 15 minutes ou 10 retards de plus de 30 minutes, les usagers ont droit à une indemnisation (respectivement 25% ou 50% du prix du trajet). Ou encore en France, sur certaines lignes, où 8 retards sur un mois permettent une réduction de 30% d'une mensualité d'un abonnement annuel. Citons encore l'Italie qui a un indice de ponctualité (fiabilité) dans la région toscane qui indemnise les usagers lorsque cet indice est trop faible.

En dernier lieu, nous rappelons l'opération des CFF sur la ligne Lausanne-Puidoux où les passagers qui subissaient un retard de plus de 20 minutes au moins dix fois se voyaient octroyer un bon de 100.-. Et que les CFF ont annoncé qu'ils offriraient un dédommagement dès 30 minutes. Cette limite de 60 minutes n'a donc aucun sens.

Les solutions existent et il est inacceptable que le Conseil fédéral limite à 60 minutes, y compris pour les abonnés, le droit à une indemnisation. Au contraire, la Suisse souffre de retards répétés plutôt que de gros retards ponctuels. Au vu des investissements et travaux annoncés, les retards sont à prévoir et il serait inacceptable de pousser les usagers à prendre leur voiture car les transports publics ne garantissent plus la ponctualité et ne permettent pas d'indemniser correctement les passagers.

Article 61a – assistance en cas de retard

Nous saluons ces dispositions qui permettront une meilleure assistance pour les consommateurs, lors de retards. Il est important de garantir que les passagers qui se retrouvent à quai alors qu'ils n'ont plus d'autres solutions soient acheminés rapidement à la destination finale par d'autres moyens, comme le taxi. Même s'il doit s'agir d'une erreur, nous soutenons la version française du texte qui demande des rafraîchissements après 6 minutes. Nous demandons également que les entreprises de transports ne puissent pas facilement se soustraire à cette obligation car il est facile de distribuer des bons à faire valoir dans les gares pour un rafraîchissement ou un repas.

Par ailleurs, à l'alinéa 3, nous demandons que l'organisation d'une alternative soit certes rapide, mais que le réacheminement le soit aussi. Et que dans la mesure du raisonnable, si un usager peut organiser lui-même son réacheminement de manière plus rapide, les surcoûts soient couverts par l'entreprise de transport. Il ne serait en effet pas acceptable que l'entreprise prévoit un réacheminement bien plus lent que ce qu'un usager pourrait effectué par lui-même.

Conclusion

Nous demandons au Conseil fédéral de mieux prendre en compte les besoins des usagers, en particulier des abonnés et des voyageurs de 2ème classe en ½ tarif, pour qu'ils ne soient pas, de fait, exclus du droit à une indemnisation à cause de critères trop strictes.

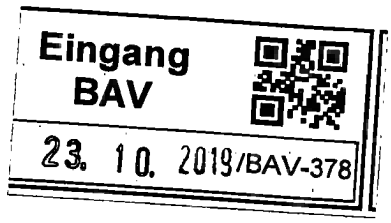
Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à ces lignes et vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Associazione consumatrici e consumatori
della Svizzera italiana

Laura Regazzoni Meli – segretaria generale

L. Regazzoni Meli

AG Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung
Ruedi Lustenberger, Präsident, a. Nationalrat,
Flüebodenmatt 1, 6113 Romoos



Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Romoos, 18. Oktober 2019

Stellungnahme der Arbeitsgruppe Berggebiet zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AG Berggebiet bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme **zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur**

Die Arbeitsgruppe (AG) Berggebiet ist an den Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung angegliedert. Sie äussert sich zu Themen, welche für das Berggebiet und den ländlichen Raum von politischer Relevanz sind.

Die Arbeitsgruppe Berggebiet unterstützt vollumfänglich die Stellungnahme der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB).

Die AG Berggebiet unterstützt die Neuorganisation der Bahninfrastruktur und die nun vorliegenden Verordnungsanpassungen. Wir begrüssen grundsätzlich die neu eingeführten Passagierrechte. Nur sind die vorgeschlagenen Parameter so ausgestaltet, dass sie nur selten zu Entschädigungsforderungen führen werden. Im Sinne eines effizienten und kundenfreundlichen öffentlichen Verkehrs schlagen wir deshalb eine wesentliche Verschärfung der Parameter vor. Zudem muss auch der Fall geregelt werden, in dem ein Zug vollständig ausfällt, sei es aus technischen Gründen oder wegen fehlendem Personal. Ferner muss die Stellung der Railcom gestärkt werden.

Für weitere Ausführungen verweisen wir auf die Beantwortung der gestellten Fragen im Anhang.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Arbeitsgruppe Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung

Ruedi Lustenberger, Präsident

Claudia Reis-Reis, Sekretariat

Beilage:

Ausgefüllter Fragenkatalog der SAB

Sekretariat:
Claudia Reis-Reis, Menznauerstrasse 2, c/o Region Luzern West, Wolhusen, c.reis@regionwest.ch

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. *Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?*

   Ja.

2. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Nein.

Systemführerschaft

3. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?*

   Ja.

4. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Nein.

Mitwirkungsrechte

5. *Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?*

   Keine Stellungnahme. Dazu sollen sich in erster Linie die direkt betroffenen Kreise äussern.

6. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

   Keine Stellungnahme.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. *Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?*

   Nein. Die Railcom hat unserer Ansicht nach zu wenig Kompetenzen. Sie müsste unserer Ansicht nach auch die Einhaltung der Vorgaben zur Grundversorgung prüfen können. Wir hatten dies bereits bei den gesetzlichen Grundlagen gefordert.

8. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

Ja. Siehe Antwort zu Frage 7.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

   Nein. Die neuen Passagierrechte sind zwar zu begrüssen. Die gewählten Parameter sind aber einseitig zu Gunsten der Bahnunternehmen und nicht zu Gunsten der KundInnen ausgestaltet. Die Parameter sind im Verordnungsentwurf so gewählt, dass im System mit einem stündlichen Taktfahrplan praktisch keine Entschädigugen geleistet werden müssen. Das ist falsch, da so kein Anreiz zur Pünktlichkeit gesetzt wird. Zudem fehlt der Fall, dass ein Zug ganz ausfällt. Für die SBB gilt dies bekanntlich nicht als Verspätung, was aus Kundensicht aber völlig falsch ist. Ein vollständig ausfallender Zug ist die gravierendste Form einer Verspätung. Wir schlagen deshalb folgende Verschärfung der Parameter in Art. 61 der Verordnung über die Personenbeförderung vor:

[1] Die Entschädigung im konzessionierten Verkehr und im bewilligten grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr beträgt mindestens ~~25~~ 50 Prozent des bezahlten Fahrpreises, wenn die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt, und ~~mindestens~~ ~~50~~ **100** Prozent des bezahlten Fahrpreises, wenn die Verspätung mindestens 120 Minuten beträgt **oder der Zug ganz ausfällt. Die Entschädigungen gelten auch für Reisende mit Abonnementen. Sie erhalten dafür eine Gutschrift oder andere gleichwertige Leistungen.**

~~[2] Reisende, die ein Abonnement besitzen und denen während dessen Gültigkeitsdauer wiederholt Verspätungen und Ausfälle widerfahren, können eine angemessene Entschädigung gemäss den Entschädigungsbedingungen des Unternehmens verlangen. Die Unternehmen müssen die Kriterien zur Bestimmung der Verspätung und für die Berechnung der Entschädigung in ihren Entschädigungsbedingungen festlegen.~~

[3] Die Entschädigung ist in der Regel innerhalb von 30 Tagen nach Einreichung des Antrags auf Entschädigung auszurichten. Sie kann in Form von Gutscheinen oder anderen Leistungen ausgerichtet werden, sofern deren Bedingungen, insbesondere bezüglich der Gültigkeitsdauer und des Zielorts, flexibel sind. Die Reisenden können die Entschädigung in Form eines Geldbetrags verlangen.

[4] Die Unternehmen können einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf höchstens 10 Franken betragen.

[5] Keinen Anspruch auf Entschädigung haben Reisende, die:

1. bereits vor dem Kauf des Fahrausweises über eine Verspätung informiert wurden; oder
2. mit weniger als ~~60~~ 30 Minuten Verspätung am Zielort ankommen.

10. *Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?*

    Ja.

11. *Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?*

Nein. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass Inhaber von Abonnementen stiefmütterlich behandelt werden. Entschädigungen gibt es kaum (bspw. wegen den Unannehmlichkeiten durch die neuen Doppelstockzüge in der Ostschweiz oder bei Verspätungen).

12. *Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?*

    Nein.

Weitere Bemerkungen:

13. *Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?*

    Nein.

14. *Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?*

cemsuisse
Marktgasse 53, 3011 Bern
Telefon 031 327 97 97, Fax 031 327 97 70
info@cemsuisse.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 24. Oktober 2019

Stellungnahme: Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)

Sehr geehrte Damen und Herren

Vom 02. Juli bis zum 24. Oktober 2019 führt Ihr Departement eine Vernehmlassung zu diversen mit dem Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) verbundenen Verordnungen sowie zu einer neuen Verordnung über die Trassenvergabestelle durch. Gerne nehmen wir zu diesen Verordnungsanpassungen wie folgt Stellung.

Generelle Bemerkungen und Zielgrössen
Das Parlament hat mit der Verabschiedung «Vorlage Organisation Bahninfrastruktur» im letzten Jahr die gesetzlichen Rahmenbedingungen für ein effizienteres Bahnsystem geschaffen. Ein besonderer Fokus lag dabei auf der Attraktivität der Schiene für den Gütertransport. Diese sollte durch neue Vorschriften zur Gewährleistung von Diskriminierungsfreiheit, Mitwirkungsrechten und Transparenz erhöht werden. Die nun vorliegenden Konkretisierungen auf der Verordnungsebene sind an gewissen Stellen zu wenig konsequent bzw. gehen teilweise sogar hinter die vorgenommenen gesetzlichen Verbesserungen zurück. cemsuisse kann den Vernehmlassungsvorlagen deshalb nur im Grundsatz zustimmen und spricht sich für wichtige Präzisierungen bzw. Verbesserungen an ausgewählten Stellen im Verordnungsentwurf aus. Folgende Ziele stehen dabei im Vordergrund:

1. **Die Preisbildung bei Systemleistungen muss transparent und nachvollziehbar sein.** Sie muss sich an wirtschaftlichen Mechanismen ausrichten. Prohibitiv hohe und willkürliche Preise müssen verhindert werden.
2. **Im operativen Betrieb muss Diskriminierungsfreiheit gewährleistet sein.**
3. Auch auf **strategischer Ebene bzw. in der langen Frist ist die Diskriminierungsfreiheit ein hohes Gut und wichtiges Ziel**. Sie muss ebenfalls gewährleistet sein.

Verband der Schweizerischen Cementindustrie
Association suisse de l'industrie du ciment
Associazione svizzera dell'industria del cemento
Association of the Swiss Cement Industry

Marktgasse 53, 3011 Bern
Telefon 031 327 97 97, Fax 031 327 97 70
info@cemsuisse.ch

Mitwirkungsrechte betroffener Akteure sowie Verfahrens- und Rechtssicherheit sind damit entscheidend. Untenstehend legen wir Ihnen entlang der drei erwähnten Zielgrössen unsere Lösungs- bzw. Korrekturansätze sowie die entsprechenden Begründungen dar.

Leitgedanke: Paradigma des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr durchsetzen!

Vor 20 Jahren wurde mit der Bahnreform 1 unter anderem das Monopol der SBB in der Beförderung von Gütern auf der Schiene abgeschafft. Dank dem freien Netzzugang konnten Drittanbieter grundsätzlich in den Markt einsteigen. In diesem neuen Markt bestehen seither jedoch weiterhin Reibungsverluste und Ineffizienzen, welche die Attraktivität der Schiene im Gütertransport gegenüber anderen Verkehrsträgern beeinträchtigten. Ebenso offenbaren sich anhaltende Konflikte mit dem nicht liberalisierten Personenverkehr. Diese und weitere Faktoren führten bekanntlich dazu, dass der Bund die Gesetzesvorlage Organisation Bahninfrastruktur erarbeitete, mit dem Ziel, die vorhandenen Diskriminierungspotenziale zu reduzieren und den Schienengüterverkehr insgesamt wettbewerbsfähiger zu machen.

Aus Sicht der Zementindustrie stellen die finalen Beschlüsse des Parlaments zu dieser Vorlage eine wünschenswerte Entwicklung dar. Namentlich ist zu erwähnen, dass die Institutionen des Bahnsystems (Trassenvergabestelle, RailCom, Systemführer) explizit einer «gesunden Entwicklung des Wettbewerbs»[1] verpflichtet sind. Diesem Grundsatz müssen auf Verordnungsebene entsprechende Vorkehrungen folgen. Am vorliegenden Verordnungsentwurf sind Verbesserungen im Hinblick auf die drei Zielgrössen nötig.

1. Preise der Systemleistungen

Systemführerschaften im Güterverkehr sollten grundsätzlich so gehandhabt werden, dass die Effizienz des Gesamtsystems steigt. Der Vorschlag für Art. 6a GüTV geht diesbezüglich in eine gute Richtung. Es braucht jedoch bei der Preisbildung zusätzliche Vorkehrungen, um die Transparenz zu erhöhen. Die Preise von Systemleistungen sollen nach wirtschaftlichen Kriterien nachvollziehbar sein. Auf Elemente wie Mengenrabatte ist zu verzichten, da dies einzelne Marktteilnehmer bevorteilen könnte. Eine Anlehnung an die Bildung der Trassenpreise (welche die genannten Anforderungen erfüllt) wäre naheliegend.

[1] Art. 9e, Art. 37 Abs. 1, Art. 40ter Abs. 3 EBG

Marktgasse 53, 3011 Bern
Telefon 031 327 97 97, Fax 031 327 97 70
info@cemsuisse.ch

2. Operativ relevante Mitwirkungsrechte

Die Beteiligung von Dritten an der Festlegung und Umsetzung der «Spielregeln» im Bahnsystem ist eine wirtschaftlich wesentliche Neuerung der OBI-Vorlage. An verschiedenen Stellen in den Vernehmlassungsvorlagen wäre eine stärkere Berücksichtigung dieses Grundsatzes wünschenswert. Dies betrifft die Baustellenplanung, wo der Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr benachteiligt wird, und die Streckensperrungen, wo die NZV derzeit keine Mitwirkung Dritter bei der spezifischen Fahrplangestaltung vorsieht. Letztlich ist eine Gleichbehandlung öffentlicher und privater Infrastruktureigner bei der Informationsübermittlung im Kontext des Infrastrukturregisters unabdingbar.

3. Strategische Mitwirkung und Diskriminierungsfreiheit

Abgesehen von den Mitwirkungsrechten mit unmittelbaren betrieblichen Implikationen, müssen die Mitwirkungsrechte privater Infrastruktureigner auch auf strategischer Ebene besser abgesichert werden: Gemäss Art. 24 Abs. 6 der KPFV sind die Einsprache und der Rechtsweg bei der inhaltlichen Prüfung von Investitionsvorhaben durch das BAV ausgeschlossen. Dies führt in der Praxis potenziell zu einer Beeinträchtigung der Mitsprache Dritter. Sofern beispielsweise Anschlussgleisbetreiber von solchen Investitionen indirekt betroffen sind, muss auch ein inhaltliches Einspracherecht bestehen. Zusätzlicher Handlungsbedarf besteht ausserdem bei der Bewältigung von Trassenkonflikten. Die vorgesehene Regelung in Art. 12b NZV bevorzugt tendenziell den Personenverkehr. Eine ausgewogenere Formulierung wäre wünschenswert, damit auch der Güterverkehr im Konfliktfall adäquat beurteilt wird.

Wir verweisen ferner auf die Stellungnahme des Dachverbandes der Wirtschaft (economiesuisse) sowie die Stellungnahme des Verbandes der verladenden Wirtschaft (VAP), welche Sie ebenfalls erreichen wird.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

cemsuisse

Dr. Stefan Vannoni
Direktor

Dr. Martin Tschan
Leiter Umwelt, Technik, Wissenschaft

Verband der Schweizerischen Cementindustrie
Association suisse de l'industrie du ciment
Associazione svizzera dell'industria del cemento
Association of the Swiss Cement Industry

Centre Patronal

Office fédéral des transports

3003 Berne

konsultationen@bav.admin.ch

Paudex, le 10 octobre 2019
EP/mjb

Ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 2 juillet 2019 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti.

Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), et par poste, pour la bonne règle.

1. Objet de la consultation

Nous relevons que l'Assemblée fédérale a adopté, fin septembre 2018, la loi fédérale sur l'organisation de infrastructure ferroviaire (OBI), qui vise à réduire les discriminations des entreprises de transport ferroviaire de la part des gestionnaires d'infrastructure, compte tenu du fait que les entreprises ferroviaires en Suisse - à commencer par les CFF - sont presque toutes organisées en chemins de fer intégrés. En ce sens, OBI prévoit des mesures visant à renforcer la transparence, à garantir l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, ainsi qu'à renforcer la collaboration entre les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises de transport ferroviaire. Concrètement, OBI transforme l'entreprise Sillon Suisse SA en un établissement fédéral indépendant. Par ailleurs, la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) prend le nom de RailCom et se voit investie de compétences supplémentaires.

Il s'agit maintenant d'adapter les ordonnances y relatives afin de fixer en détail les compétences et les tâches du futur service d'attribution des sillons ferroviaires, d'apporter des explications à propos des contrats relatifs aux maîtrises de systèmes ferroviaires, de fixer les principes concernant les émoluments et les taxes de RailCom, ainsi que la collaboration avec les services de régulation des Etats membres de l'UE.

Il s'agit également de renforcer les droits des passagers dans le trafic concessionnaire ainsi que dans le transport international de voyageurs soumis à autorisation, alors que l'UE garantit aux voyageurs ferroviaires des droits plus étendus que la Suisse.

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
F +41 58 796 33 11
info@centrepatronal.ch

Kapellenstrasse 14
Postfach 5236
3001 Bern
T +41 58 796 99 09
F +41 58 796 99 03
cpbern@centrepatronal.ch

www.centrepatronal.ch

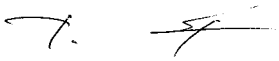
2. Conclusions politiques

Nous pouvons soutenir le projet d'ordonnance qui fait l'objet de la présente consultation, étant entendu qu'il faut impérativement réduire les discriminations des entreprises de transport ferroviaire de la part des gestionnaires d'infrastructure, de même que renforcer les autorités de régulation du rail en Suisse.

En ce qui concerne les détails du projet proposé, nous nous référons à la prise de position de l'Association des chargeurs (Verband der verladenden Wirtschaft - VAP).

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon

Stellungnahme der Eidgenössischen Kommission für Konsumentenfragen

zur Vorlage zur Revision der **Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung),** in Vernehmlassung bis am 24. Oktober 2019

Am 2. Juli 2019 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Vernehmlassung zur Revision der Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung) eröffnet. Erforderlich wurde diese Revision, da die eidgenössischen Räte am 28. September 2018 das Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)[1] verabschiedet haben. Da die OBI-Verordnung namentlich die Passagierrechte betrifft, fallen die vorgeschlagenen Änderungen in den Kompetenzbereich der Eidgenössischen Kommission für Konsumentenfragen (EKK)[2]. Deshalb nimmt die EKK im Folgenden Stellung.

Insgesamt ist die EKK der Meinung, dass diese Stärkung der Passagierrechte im öffentlichen Verkehr **ein Schritt in die richtige Richtung** ist (namentlich die Entschädigung der Reisenden bei grossen Verspätungen).

Damit das System funktioniert, müssen die **Transaktionskosten** jedoch **niedrig sein,** sowohl für die Transportunternehmen (zur Bearbeitung von Forderungen) als auch für die Reisenden (zur Begründung eines zulässigen Schadenersatzanspruchs bei grossen Verspätungen). Der Standpunkt der Transportunternehmen wird berücksichtigt, da nur für Tickets von mindestens 20 Franken (Verspätungen von mehr als zwei Stunden) oder mindestens 40 Franken (Verspätungen von ein bis zwei Stunden) eine Entschädigung geleistet wird. Die EKK stellt jedoch fest, dass dies die Situationen, in denen Reisende theoretisch entschädigt werden, stark einschränkt, denn ein 2.-Klasse-Ticket Genf−Bern oder Zürich−Bern kostet mit Halbtax-Abo 25.50 Franken. Eine Entschädigung wird somit nur bei einer Verspätung von mehr als zwei Stunden geleistet. Mit einer Obergrenze, unter der keine Entschädigung mehr eingefordert werden kann, von 5 Franken (Art. 61 Abs. 4 OBI) könnte den 2.-Klasse-Tickets besser Rechnung getragen werden.

Die EKK stellt auch fest, dass wiederholte Verspätungen gemäss Artikel 61 Absatz 2 OBI entschädigt werden, sofern die Person ein Abonnement besitzt. Hier müsste festgelegt werden, ob dies auch für das Halbtax-Abo gilt. Wenn dies nicht der Fall ist, würde es selten bis gar nie zu einer Entschädigung für wiederholte Verspätungen kommen.

Die EKK betont, dass dies für die Reisenden einen hohen bürokratischen Aufwand zur Folge haben könnte (z.B. erst nach langem Warten eine Reklamation an einem SBB-Schalter), was die Einforderung einer Entschädigung schnell uninteressant machen würde.

Die Formalitäten müssen für die Reisenden einfach sein, z.B.: Verteilung eines Schadenformulars durch die SBB-Kontrolleurinnen und -Kontrolleure, eine E-Mail-Adresse, um einen Entschädigungsanspruch online geltend machen zu können, oder sogar die

---

1 BBl **2018** 6051.

2 Art. 1 des Reglements der Eidgenössischen Kommission für Konsumentenfragen vom 1. Februar 1966, SR 944.1.

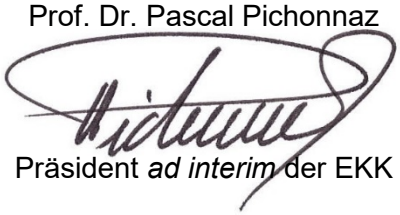
Möglichkeit, eine Forderung direkt vom Handy aus zu stellen: Für ein *einfaches und benutzerfreundliches Verfahren für die Reisenden* müsste ein erleichtertes Entschädigungsverfahren über die SBB-App eingeführt werden.

Es ist klar, dass die Inhaberinnen und Inhaber von Abonnementen in der Regel nicht entschädigt werden, da sie «*glaubhaft nachweisen müssen»*, dass sie von einer Verspätung betroffen sind, und da dies auch «*im Einzelfall überprüft»* werden muss. Angesichts der verschiedenen Arten von Abonnementen (inkl. Halbtax-Abo) würde dies für sehr viele Reisende gelten. Die EKK ist daher der Meinung, dass sich der Text eigentlich nur an Inhaberinnen und Inhaber eines Generalabonnements (GA) richtet. Doch wenn dies effektiv der Fall ist, sollte der Text diese Klarstellung enthalten. **Wenn die Regelung für alle Arten von Abonnementen gelten würde, wäre der Text fast bedeutungslos.**

Die Massnahme, wonach die Transportunternehmen dazu verpflichtet sind, den Reisenden im Falle von Verspätungen **Erfrischungen und Mahlzeiten** anzubieten, hängt zudem weitgehend davon ab, inwiefern diese «im Zug *oder* im Bahnhof verfügbar sind *oder* innerhalb einer angemessenen Frist geliefert werden können». Nach Meinung der EKK wäre es realistischer, vorzusehen, dass diese Verpflichtung erst ab einer Verspätung von 120 Minuten gilt, jedoch mit weniger einschränkenden Bedingungen.

Für die Eidg. Kommission für Konsumentenfragen

Prof. Dr. Pascal Pichonnaz



Präsident *ad interim* der EKK

beider basel
handelskammer

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr
CH-3003 Bern

per Mail an konsultationen@bav.admin.ch

Basel, 24. Oktober 2019 sd

Stellungnahme der Handelskammer beider Basel zur Vorlage «Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur»

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Vorlage «Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur» Stellung nehmen zu können.

Im Anhang senden wir Ihnen unsere Stellungnahme, mit der Bitte, unsere Überlegungen bei den zukünftigen Arbeiten zu berücksichtigen. Für zusätzliche Fragen im Zusammenhang mit unseren Darstellungen, stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Handelskammer beider Basel

Martin Dätwyler
Direktor

Dr. Sebastian Deininger
Leiter
Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

Dr. Sebastian Deininger
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

T +41 61 270 60 24
F +41 61 270 60 65

s.deininger@hkbb.ch

Handelskammer beider Basel
St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

beider basel handelskammer

Stellungnahme

Basel, 24. Oktober 2019 sd

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Wir schliessen uns in unserer Stellungnahme weitgehendst der Haltung des Cargo Forums Schweiz an, in dem wir die Schweizer Industrie- und Handelskammern (SIHK) vertreten. Bei den Passagierrechten befürchten wir darüber hinaus eine Überregulierung und eine komplizierte Umsetzung in der Praxis.

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Die Anschliesser sind als Betreiber privater Infrastruktur bei der Festsetzung der Einzelheiten der Informationsübermittlung zum Eisenbahninfrastrukturregister von der TVS einzubeziehen. Art. 15f EBV ist zu ergänzen.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

Nein. Diese Konkretisierung ist für den Erfolg des Bahngüterverkehrs als Gesamtsystem sehr wichtig. Daher sehen wir weiteren Handlungsbedarf.

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Der Entwurf sollte bei der Preisfestsetzung keine Mengenrabatte zulassen. Überdies sollten die Preise nach wirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien festgelegt werden; dies in Analogie zum Trassenpreissystem. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Systemanbieter «diskriminierungsfrei» gegenüber allen Nachfragern überhöhte Preise für die Nahzustellung fordert, während er die von ihm erbrachten Hauptleistungen quersubventioniert und entsprechend günstiger anbieten kann.

Handelskammer beider Basel
St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Nein. Die Mitwirkungsrechte der gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigen und Verlader bei der Fahrplangestaltung im Bereich Baustellen und Betriebsstörungen sind zu ergänzen, Art. 11b NZV, Art. 14 NZV.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Art. 24 Abs. 6 der KPFV schliesst die inhaltliche Prüfung der Investitionsvorhaben durch die RailCom aus. Dies vermutlich deshalb, weil sie Gegenstand der Vereinbarungen zwischen BAV und betroffener Infrastrukturbetreiberin sind. Diese Regelung schliesst indes einen unabhängigen Justizentscheid aus, womit das Mitwirkungsrecht im Kern ausgehöhlt wird.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Ja.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Insgesamt beurteilen wir die in der Vorlage vorgeschlagene Ausgestaltung der Passagierrechte als sehr konsumentenorientiert. Eine Harmonisierung des Passagierrechts in der Schweiz mit jenem der EU erachten wir nur dort als sinnvoll, wo dies die Funktionalität des grenzüberschreitenden Verkehrs ermöglicht oder verbessert.

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?

Ja. Da das einschlägige europäische Recht für Fahrabschnitte über der Grenze bereits heute angewendet wird, ist eine Harmonisierung des Schweizer Rechts hier sinnvoll. Zu betonen ist hierbei, dass es nicht zu einer strikteren Umsetzung der einschlägigen EU-Verordnung (181/2011) in der Schweiz kommt.

11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?

Ja. Die Abonnementstypen sind vielfältig. Es ist mit einem hohen administrativen Aufwand zu rechnen, sofern man die Gruppe der Abonnenten ebenfalls entschädigen möchte. Um diesen so

gering wie möglich zu halten, muss die Ausgestaltung und Festlegung der Entschädigungsbedingungen der Branche überlassen bleiben.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Wo es für das Funktionieren des grenzüberschreitenden Verkehrs notwendig ist, stellen wir uns nicht gegen eine Harmonisierung der Passagierrechte in der Schweiz mit jenen der EU. Es ist uns jedoch ein grosses Anliegen, dass die Passagierrechte nicht durch ein sogenanntes «Swiss finish» ausgebaut werden, welches über eine funktionale Harmonisierung mit EU-Recht hinausgeht und hiesige Eisenbahnverkehrsunternehmen finanzielle und administrativ belastet.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Nein.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

Andreas Gutweniger

Friedhagweg 32, 3047 Bremgarten | +41-78-732 74 68 | andreas.gutweniger@outlook.com | www.puenktlichkeit.ch

24.10.2019

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Per E-Mail an konsultationen@bav.admin.ch

Stellungnahme zur
Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur, Teil „Passagierrechte“

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der laufenden Vernehmlassung zur Organisation Bahninfrastruktur möchte ich hiermit zum Themenbereich „Passagierrechte“ Stellung nehmen.

Als Steuerzahler und intensiver Nutzer des öffentlichen Verkehrs ist es mir ein Anliegen

- dass die hohe Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz beibehalten und nach Möglichkeit noch gesteigert wird. Hierzu zähle ich kurze Gesamtreisezeiten, optimale Anschlussbeziehungen, gute Kundeninformation, hohe Pünktlichkeit und einfache Verständlichkeit / Benutzbarkeit des öV-Systems für die Kunden.

- dass die durch Steuergelder und Fahrpreise aufgebrachten Mittel dort eingesetzt werden, wo sie den grössten Kundennutzen stiften.

Die in die Vernehmlassung gegebenen Vorschläge zur Fahrpreisentschädigung im Verspätungsfall sollen die Rechte der Kunden stärken, was ich ausdrücklich begrüsse.

Bei näherer Betrachtung erscheinen mir einige dieser Regelungen jedoch kontraproduktiv, da sie das öV-System verkomplizieren und ungute Anreize schaffen –

sowohl für die Reisenden (knappe Reiseplanung, Verleitung zum Missbrauch) als auch für die Verkehrsunternehmen (zurückhaltende Publikation von Anschlussbeziehungen, häufigeres Abwarten von Anschlüssen mit daraus resultierenden Zusatzverspätungen).

Die Prüfung und Abwicklung von Entschädigungsansprüchen wird zudem hohe Aufwände verursachen (welche die ausgezahlten Entschädigungssummen vermutlich deutlich übersteigen), was wahlweise durch Fahrpreiserhöhungen, öffentliche Mittel und/oder Leistungsreduktion an anderer Stelle finanziert werden muss. Auf die eine oder andere Weise zahlt letztlich die Allgemeinheit. Diese Mittel wären m.E. zielführender eingesetzt, wenn damit konkrete Massnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit finanziert würden. Die Entschädigung von Reisenden ist nur eine Kompensation für die Betroffenen, ändert aber nichts am Ausmass der Verspätungen im öffentlichen Verkehr.

Aufgrund dieser Motivation und Einschätzung schlage ich vor, den Entwurf von Art. 61 (Nummerierung gemäss Vernehmlassungsunterlagen) der Verordnung über die Personenbeförderung in fünf Punkten zu ändern:

1. Anschlussbrüche sollen nicht zu Fahrpreisentschädigungen berechtigen

Der in den Vernehmlassungsunterlagen enthaltene Entwurf von Art. 61, Absatz 1 spricht von „Verspätungen". Dabei wird leider nicht konkretisiert, ob sich diese Verspätungen a) auf den einzelnen Reiseabschnitt / das einzelne Verkehrsmittel beschränken, oder b) für die Gesamtreisekette inklusive aller Umsteigebeziehungen gelten oder c) für Teile dieser Reisekette gelten (z.B. nur Umsteigebeziehungen innerhalb derselben KTU oder innerhalb des Geltungsbereichs des erworbenen Fahrausweises). Dieser Punkt sollte in der Verordnung klar geregelt werden. In der derzeit gültigen Fassung der Verordnung behandelt Art. 61 (gleiche Nummer!?!) die „Anschlussbrüche" (siehe https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20091712/index.html#a61). Hieraus könnte abgeleitet werden, dass der Anspruch auf Fahrpreisentschädigung auch bei Verspätungen in Folge von Anschlussbrüchen besteht – ohne dass jedoch klar geregelt ist, welche Umsteigebeziehungen gemeint sind und wann ein Anschlussbruch vorliegt.

Tatsächlich sind hier diverse Punkte unklar:

- Ausgangs- und Bestimmungsort einer Reisekette können sehr unterschiedlich interpretiert werden. Bei einer weiten Auslegung müssten z.B. auch noch verpasste Anschlüsse von/zu Ortsbussen einbezogen werden, was die Zahl der Entschädigungsansprüche drastisch erhöhen würde. Der Gültigkeitsbereich des

Fahrausweises könnte zwar als Kriterium für die Definition der Reisekette dienen, dieser ist für den Kunden jedoch oft nicht nachvollziehbar („eine Reise, ein Ticket“ ist nur ansatzweise realisiert; die volle tarifarische Komplexität würde auf den Entschädigungsantrag überwälzt; die damit verbundenen Probleme setze ich hier als bekannt voraus, erläutere sie auf Nachfrage aber gern).

- Für die Frage, ob zwischen zwei Fahrten ein geplanter Anschluss besteht (ob der Kunde also die Erwartung haben darf, dass der Umstieg wie vorgesehen funktionieren wird), gibt es keine einheitliche „Quelle der Wahrheit“. Unterschiedliche Fahrplaninformationssysteme (z.B. sbb.ch / Hafas, search.ch, Google Maps) liefern hier teils unterschiedliche Auskünfte, die zudem auf die Gehgeschwindigkeit des durchschnittlichen Reisenden ausgelegt sind oder sogar individuell angepasst werden können (schnelles / normales / langsames Umsteigen). Würden Fahrplaninformationssysteme zum Kriterium für die Anspruchsberechtigung, so hätten die Unternehmen zudem einen starken Anreiz, dort nur noch Anschlüsse zu publizieren, die 100%ig sicher sind – dies läuft dem Kundenbedürfnis zuwider.

- Ob ein Anschluss trotz leichter Verspätung des Zubringers noch erreicht werden kann, hängt von situationsspezifischen Faktoren ab (z.B. körperliche Verfassung des Kunden, Zahl der Reisenden im Bahnhof, bauliche Gegebenheiten, Ort des Ausstiegs). Diese bei der Prüfung von Entschädigungsansprüchen angemessen und fair zu berücksichtigen, dürfte kaum möglich sein. Die damit verbundenen Diskussionen und Abklärungen wären auch für die Kunden lästig.

Es sollte grundsätzlich in der Verantwortung jedes Reisenden liegen, seine Reisekette so zu planen, dass ausreichend Reservezeiten enthalten sind, um auch bei üblicherweise zu erwartenden Verspätungen pünktlich ans Ziel zu gelangen. Dies entspricht dem, was Mitmenschen auch im Individualverkehr gemeinhin voneinander erwarten (um Termine zuverlässig einhalten zu können, müssen bei einer Autofahrt ebenfalls Reserven eingeplant werden, die je nach Strecke und Tageszeit sogar bei über 60 Minuten liegen können, vgl. Fahrzeitprognosen von Google Maps für längere Fahrten durch die Schweiz). Eine vom Einzelnen zu knapp bemessene Reiseplanung sollte nicht durch Entschädigungsansprüche honoriert werden, die letztlich von der Allgemeinheit getragen werden.

Ich schlage daher vor, den Entschädigungsanspruch explizit auf Ausfälle und Verspätungen innerhalb eines einzelnen Reiseabschnitts – d.h. ohne Betrachtung von

Umstiegen – zu beschränken. Dies entspricht dem Bereich, auf den der Kunde bei der Planung seiner Reise keinerlei Einfluss hat. Es führt dazu, dass aus Verspätungen im Minutenbereich (wie sie fast täglich auftreten) noch keine Ansprüche erwachsen können und die Passagierrechte sich auf das konzentrieren, wofür sie gedacht sind: die wenigen Fälle mit gravierenden Störungen im Betriebsablauf. Eine solche Regelung vermeidet auch, dass die Verkehrsunternehmen unguten Anreizen folgen, indem sie Anschlüsse auf Kosten der Gesamtbetriebslage abwarten, um Entschädigungszahlungen zu vermeiden. Vor allem aber schafft die Beschränkung auf den einzelnen Reiseabschnitt ein einfach nachvollziehbares Kriterium und reduziert Fallzahl und Aufwand bei der Prüfung von Entschädigungsansprüchen.

Für den Fall, dass Sie entgegen diesem Vorschlag auch Anschlussbrüche einbeziehen möchten, empfehle ich nachdrücklich, eine möglichst einfache, klar definierte und restriktive Regelung zu verwenden (etwa: Einschränkung auf Anschlüsse innerhalb derselben KTU, Mindestverspätung des Zubringers von z.B. 10 Minuten).

2. Schwellwerte sollen kein Vielfaches von 30 min sein.

Auf vielen öV-Linien existieren heute Taktfrequenzen von 30 oder 60 Minuten, im Busverkehr (z.B. Postauto) teilweise auch von 120 Minuten. Die in Art. 61, Absatz 1 und 5 der Verordnung vorgeschlagenen Schwellwerte von 60 und 120 Minuten sind ganzzahlige Vielfache dieser Taktfrequenzen. Dies hat zur Folge, dass z.B. bei Ausfall eines Kurses im 60 Minuten-Takt (oder bei Ausfall von zwei aufeinanderfolgenden Kursen im 30 Minuten-Takt) eine Verspätung von *ungefähr* 60 Minuten für den Reisenden resultiert. Ob der Schwellwert von 60 Minuten dabei über- oder unterschritten wird, hängt von der exakten Ankunftszeit am letzten Halt der Reise ab – bei leichter Verspätung besteht formal gesehen ein Anspruch, bei leichter Verfrühung (was häufig vorkommt) besteht der Anspruch formal nicht. In der Praxis ist der Entschädigungsanspruch nicht vernünftig prüfbar. Zudem ist diese Spitzfindigkeit dem Kunden kaum vermittelbar und führt zu unfruchtbaren Diskussionen.

Ich schlage daher vor, die Schwellwerte von 60 auf 70 und von 120 auf 130 Minuten zu erhöhen, um Klarheit zu schaffen. Die Zahl der strittigen Fälle wird sich damit drastisch reduzieren.

3. Abonnementsbesitzer sollen nicht individuell entschädigt werden.

In Art. 61, Abs. 2 wird die Möglichkeit aufgezeigt, auch Abonnementsbesitzer zu entschädigen, im erläuternden Text wird dies sogar als wünschenswert bezeichnet. Ein

solches Vorgehen hätte jedoch einen hohen Administrationsaufwand zur Folge, dem kein angemessener Kundennutzen gegenübersteht.

ÖV-Abonnements werden üblicherweise von Kunden gekauft, die sehr häufig reisen. Nach dem Gesetz der grossen Zahl werden diese Kunden früher oder später einmal von grossen Verspätungen betroffen sein. Dies kalkuliert jeder vernünftigerweise ein, der sich für die häufige Benutzung des öV und den Kauf eines Abonnements entscheidet – so wie auch jeder Autokäufer damit rechnet, früher oder später einmal mit seinem Fahrzeug im Stau zu stehen. Es ist daher nicht sinnvoll, beim tatsächlichen Eintreten des Verspätungsfalls eine individuelle Entschädigung vorzunehmen – fast jeder Abo-Besitzer wird hin und wieder zu diesem Anspruch gelangen. Die dabei ausgezahlten Beträge müssten letztlich über Fahrpreiserhöhungen (oder Staatsbeiträge oder Leistungsabbau) finanziert werden, so dass die Massnahme zwar zu einer Flut von Gutschriften führt, der Netto-Effekt für den Einzelnen jedoch gering ausfällt.

Der Aufwand wäre dagegen sogar höher als bei Einzel-Fahrausweisen, weil sich die Prüfung der Ansprüche wegen fehlender Nachweisbarkeit des tatsächlichen Reiseverlaufs deutlich schwieriger gestaltet. Es besteht zudem enormes Missbrauchspotential: die Information, wo eine entschädigungsfähige Verspätung aufgetreten ist, ist sehr leicht zu beschaffen und der Nachweis, dass ein Abo-Besitzer nicht davon betroffen war, nicht praktikabel.

Aufwand entsteht aber nicht nur bei den Verkehrsunternehmen, sondern auch bei den betroffenen Reisenden, die ihre Ansprüche ja irgendwie glaubhaft machen müssen. Die paradoxe Konsequenz: Gerade dann, wenn aufgrund einer Verspätung ohnehin Zeit «verloren» wurde, muss der Reisende noch zusätzlichen Aufwand leisten. Finanziell belohnt wird, wer diese Zeit investiert, bestraft wird, wer darauf verzichtet. So oder so wird das «Passagierrecht» hier zur Bürde für den Betroffenen – er verliert entweder Zeit oder Geld.

Die Häufigkeit, mit der Entschädigungsansprüche für einen einzelnen Abo-Kunden entstehen würden, verhält sich übrigens proportional zur Häufigkeit der Nutzung: diejenigen, die häufiger verspätet werden, sind tendenziell jene, die häufiger fahren. Die Gruppe der «häufig Verspätungsbetroffenen» ist also jene, die den grössten «Flatrate-Vorteil» aus dem Abonnement zieht – was man durchaus als Kompensation für den Verspätungs-Schaden betrachten kann.

Ich schlage vor, den Entschädigungsanspruch von Abonnements-Besitzern in der Verordnung explizit auszuschliessen, um hohe Administrationsaufwände mit

entsprechender Kostenfolge zu vermeiden. Gleiches gilt für die Besitzer von Tageskarten; dieser Fall wird in der Verordnung bisher noch nicht addressiert.

Alternativ dazu könnte ein pauschaler, für alle Abo-Besitzer gleich bemessener Entschädigungsanspruch vorgesehen werden, der sich aus der Einhaltung von vereinbarten Pünktlichkeitszielen herleitet: In Abhängigkeit von der Zielverfehlung würden die einzelnen KTU in einen Topf einzahlen, der z.B. 1x jährlich an alle Abo-Besitzer ausgeschüttet wird. Diese Massnahme würde dazu beitragen, die Transparenz über die im öV erzielte Pünktlichkeit zu erhöhen und einen echten Anreiz für die Vermeidung von Verspätungen bieten.

4. Vorherige Information über Verspätungen: Kriterium soll leicht prüfbar sein.

Der Entwurf von Artikel 61, Abs. 5 sieht vor, dass kein Anspruch auf Entschädigung besteht für Reisende, «die bereits vor dem Kauf des Fahrausweises über eine Verspätung informiert wurden». Ich bin mit der Intention dieser Regelung absolut einverstanden, möchte aber zu bedenken geben, dass kaum geprüft werden kann, ob der betroffene Reisende tatsächlich informiert wurde. Ich schlage vor, die Formulierung zu ändern in z.B. «Keinen Anspruch auf Entschädigung haben Reisende, wenn die Verspätung bereits vor dem Kauf des Fahrausweises bekannt gemacht wurde.». Auf diese Weise wird deutlich, dass es in der Verantwortung des Reisenden liegt, sich über die Verspätungssituation zu informieren.

5. Alle Verkehrsarten sollen gleichbehandelt werden

Durch Artikel 61b der Verordnung werden für den grenzüberschreitenden Linienbusverkehr weniger weit gehende Entschädigungsansprüche festgelegt als für den übrigen grenzüberschreitenden Verkehr und den konzessionierten (inländischen) Verkehr (beide in Artikel 61). Als Begründung für diese Ungleichbehandlung wird im erläuternden Dokument angegeben, dass «die Ankunftszeit von Fernbussen ab einer gewissen Streckenlänge von zahlreichen äusseren Faktoren abhängig ist, wie z. B. Berufsverkehr, Witterung, Strassenverhältnisse, Verkehrsunfälle». Diese Begründung überzeugt nicht, da

1. äussere Faktoren grundsätzlich Auswirkungen auf alle Verkehrsarten haben und sich lediglich die Art und Gewichtung dieser Faktoren unterscheiden.

2. die spezifischen Faktoren des Busverkehrs (z.B. Strassenverhältnisse, Verkehrsunfälle) auch für den inländischen (konzessionierten) Busverkehr gelten.

3. die spezifischen Faktoren des grenzüberschreitenden Verkehrs (Streckenlänge) auch für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr gelten sowie für den Teil des inländischen Schienenverkehrs, der mit aus dem Ausland kommenden Kursen (z.B. EC, ICE, TGV) durchgeführt wird.

Ich schlage daher vor, auf diese Unterscheidung zu verzichten und die Entschädigungsansprüche im grenzüberschreitenden Busverkehr gleich zu regeln wie im konzessionierten Verkehr und im übrigen grenzüberschreitenden Verkehr.

Schlussbemerkungen

Die vorliegende Stellungnahme gebe ich als Privatperson ab. Sie wurde ohne Beauftragung, Mitwirkung, Absprache und Kenntnis durch andere verfasst und ist allein durch meine persönlichen Interessen als öV-Nutzer und Steuerzahler motiviert.

Im Sinne der Transparenz möchte ich darauf hinweisen, dass ich in den vergangenen Jahren für verschiedene Unternehmen des öffentlichen Verkehrs tätig war und derzeit ein Mandat als externer IT-Berater bei der SBB habe. In privater Initiative betreibe ich zudem die Online-Plattform puenktlichkeit.ch, mit der Offene Daten zur Pünktlichkeit im öV Schweiz analysiert werden.

Ich hoffe, mit meinen Hinweisen und Vorschlägen einen Beitrag zur Verbesserung der geplanten Verordnung liefern zu können, deren Stossrichtung ich grundsätzlich begrüsse.

Mit freundlichen Grüssen

Andreas Gutweniger

Reto Planta
Weinbergstrasse 78
8802 Kilchberg ZH

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Kilchberg, 21. Oktober 2019

Stellungnahme zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Als treuer Kunde des öffentlichen Verkehrs sende ich Ihnen meine Stellungnahme. Meiner Ansicht nach wird in Artikel 61, Absatz 4 das Recht auf Entschädigung für Reisende mit Einzelbilletten zu stark eingeschränkt.

Wenn man bei einer Verspätung bis zu zwei Stunden erst bei einem Billettpreis von mindestens 40 Franken eine Entschädigung erhält, dann verdient diese Regelung das Wort „Passagierrechte“ nicht.

Denn mit einem Halbtaxabonnement kostet eine einfache Fahrt in der zweiten Klasse erst ab 291 Tarifkilometern 40 Franken oder mehr, sodass 2,5 Millionen Kunden mit einem Halbtaxabonnement praktisch nie eine Entschädigung erhalten würden.

Ich danke Ihnen für eine wohlwollende Prüfung meines Antrages.

Mit freundlichen Grüssen

Reto Planta

Beilage: Fragenkatalog mit Änderungsantrag bei Frage 9

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?
2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?
4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?
6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?
8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Nein.

Gemäss Begleitschreiben und Bericht sollen die Passagierechte mit der **EU harmonisiert** werden. Dies trifft für Art. 61 Absatz 4 **nicht zu**.
Der Betrag, bei dem **keine Entschädigung geschuldet** ist, wird mit **10 Franken viel zu hoch** angesetzt. Dieser zu hohe Mindestbetrag hebelt die Entschädigungspflicht für **2,5 Millionen Reisende mit einem Halbtaxabonnement** praktisch vollkommen aus.

Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

ÄNDERUNGSANTRAG:

Art. 61 Fahrpreisentschädigung

4 Die Unternehmen können einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf höchstens ~~10~~ **5** Franken betragen.

BEGRÜNDUNG:

a) Gemäss Entwurf müssten Verspätungs-Entschädigungen nur bei einem **Billettpreis von mindestens 40 Franken** (bei Verspätungen zwischen einer und zwei Stunden) bzw. mindestens 20 Franken (bei Verspätungen von über zwei Stunden) ausbezahlt werden. Tiefere Billettpreise fallen bei Verspätungen unter zwei Stunden **unter die Mindestgrenze von 10 Franken.**

b) Ein Billettpreis von 40 Franken entspricht (mit einem Halbtax-Abonnement) einer Reise von **mehr als 290 Tarifkilometern.**

c) **Für 2,5 Millionen Kunden/Kundinnen** mit einem Halbtaxabonnement beginnt die Entschädigungspflicht für Verspätungen zwischen einer und zwei Stunden somit **erst ab dem 291. Tarifkilometer.**

d) Ein konkretes Beispiel: Für **Reisende ab Bern** in der 2. Klasse mit einem Halbtaxabonnement und einer Verspätung von bis zu 119 Minuten gibt es **fast auf dem gesamten SBB-Netz keine Entschädigung**, da alle Billettpreise unter 40 Franken liegen (nur Billette nach Chur, Bellinzona und weiter sowie ins St. Galler Rheintal berechtigen zu einer Vergütung)
(siehe https://www.beobachter.ch/konsum/konsumentenschutz/entschadigungen-im-ov-leere-versprechen-fur-passagiere)

e) **In der ganzen EU** werden Vergütungen für Verspätungen **ab 4 Euro** geleistet.
Im internationalen Verkehr gilt für die SBB schon heute ein Mindestbetrag von **6 Franken oder 4 Euro.**
(siehe https://www.sbb.ch/content/dam/sbb/de/pdf/bahnhof-services/dienstleistungen/Kundendienst/Deutsch/entschaedigungsantrag.pdf.sbbdownload.pdf)

10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?
11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?
12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Kilchberg, 21. Oktober 2019 Reto Planta

PRO VELO SUISSE

Association faîtière nationale
pour les intérêts des cyclistes
Birkenweg 61 I CH-3013 Berne

Tél 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
DETEC
Office fédéral des transports OFT

konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 22 octobre 2019

Renforcement des droits des passagers dans les transports publics (TP)
Consultation relative à l'ordonnance sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire

Prise de position

Medames, Messieurs,

PRO VELO Suisse prend ici position concernant le droit des passagers. Nous avons plusieurs remarques d'ordre général ainsi que des éléments concernant en particulier l'Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs.

Transport des vélos facilité dans les trains ou les bus

Il est réjouissant de lire qu'il deviendra plus facile d'apporter des vélos dans des trains ou des bus et que le Parlement exige que les entreprises de transport aménagent des conditions adaptées pour transporter des vélos dans leurs véhicules.
Cependant il est regrettable que cette obligation ne soit pas traduite au niveau des ordonnances. Il y a encore beaucoup de progrès à faire afin que les conditions de transport des vélos soient satisfaisantes et sans ordonnances cette exigence du Parlement pourrait rester lettre morte.
Nous demandons donc que cette exigence du Parlement soit traduite dans des ordonnances. Voici quelques propositions qui contribueront à ce que les entreprises de transport proposent des conditions adaptées au transport de vélo :

Tout nouveau matériel roulant doit pouvoir transporter des vélos de manière satisfaisante. Le matériel roulant déjà en fonction doit être adapté dès que possible. Pour les trains, des wagons spécialement adaptés au transport de vélos doivent pouvoir s'ajouter au matériel roulant existant en cas de forte demande.

De plus, **des exigences en termes de places pour les vélos dans les trains et les bus doivent être définies, ainsi que des exigences concernant les places de stationnement pour vélos aux arrêts de train/bus**.

Place à disposition des vélos dans les transports

1. Les rames doivent offrir **au minimum deux grands compartiments vélos répartis à des endroits différents du train**. Ceci afin d'éviter de devoir traverser tout le quai en gênant les autres voyageurs pour atteindre le compartiment vélo.
   Si les compartiments vélo sont toujours disposés à l'avant et à l'arrière du train, cela donne une certaine fiabilité et permet aux cyclistes de s'orienter rapidement. En même temps cela permet un embarquement rapide et une meilleure ponctualité pour les trains.

2. **Ces compartiments vélos doivent être de grande taille** (au minimum 4 places pour les vélos), à l'exemple des compartiments multifonctions à 8 places qu'offrent les IC2000. Ceci pour plusieurs raisons :
   a. Des compartiments vélos de trop petite taille sont rapidement complets, comme c'est le cas dans les ICN (compartiment étroit proposant deux places). Ce type de compartiment avec un nombre trop restreint de places n'est pas apprécié des clients à vélo. Le client se trouve souvent face à un compartiment occupé et doit chercher une place disponible ailleurs mais dispose de peu de temps. Cela peut engendrer des retards et déranger les passagers à quai. Afin de remédier à cela, des réservations obligatoires sont demandées de mars à octobre. Ces réservations constituent un frein au transport du vélo. Elles sont coûteuses et contraignantes : elles pénalisent le client cycliste par des coûts supplémentaires et rendent plus difficile l'utilisation des trains. Il s'agit donc d'éviter à tout prix de devoir imposer des réservations pour les vélos. Pour cela il faut assez de places pour les vélos, dans des espaces adaptés (plus de 4 places pour les vélos, ou plus de places en zones multifonctionnelles).
   b. Une personne doit pouvoir charger son vélo et ses bagages ou sa remorque à vélo dans le même wagon.
   c. Un espace assez large permet de la flexibilité. Les pratiques de mobilité évoluent. Des espaces de grande taille permettront de faire face au mieux aux évolutions à venir en termes de mobilité à vélo et de micro-mobilité notamment.
   d. Les vélos de plus de 2 mètre ont été interdits en juin 2016 dans les trains grande ligne (IC, ICN, IR et EC). Ceci a constitué une détérioration des conditions de transport des vélos dans les trains, en particulier pour les personnes mal voyantes devant voyager en tandem. Des espaces vélos plus grands permettraient aux voyageurs se déplaçant avec des vélos « spéciaux » d'avoir également accès aux trains grands lignes.
      Actuellement les tandems, vélos couchés, tricycles et autres vélos de plus de 2 mètres doivent passer par les trains RegioExpress (RE), régionaux (R) et RER (S) ou, pour les destinations suisses, être expédiés. Cependant les vélos de plus de 25 kilos ne peuvent être expédiés, ce qui est souvent le cas des vélos spéciaux. Le transport de ce type de vélos est donc actuellement fortement limité en Suisse.
      Une péjoration de l'offre pour les usagers cyclistes devrait être évitée à tout prix. Des compartiments multifonctions assez large de type de ceux offerts par les

IC2000 devraient permettre d'éviter ce genre de mesures.

3. Les places vélos doivent être **facilement accessibles**. Une attention particulière doit être accordée au confort pratique du matériel roulant (notamment aux **entrées surbaissées**).

4. Les places pour les vélos doivent être **bien équipées**, de façon à pouvoir fixer le vélo. Ceci pour le confort des voyageurs et la sécurité des passagers. De plus, la solution retenue pour fixer le vélo doit être facile et **accessible à tout un chacun**. Cela signifie que le vélo ne doit pas être soulevé de manière excessive, rendant le chargement impossible pour des personnes de petite taille ou ayant peu de force.

5. Les places vélos doivent être **bien indiquée**, ceci notamment afin d'éviter leur occupation par des bagages.

6. Du **matériel roulant doit être à disposition pour des déplacements exceptionnels** avec de nombreux vélos. Lors de certaines manifestations conséquentes, il doit être possible de s'y rendre à vélo et de rentrer en train (ou inversement). Des wagons permettant le chargement de plusieurs vélos doivent exister et pouvoir s'ajouter au matériel roulant existant en cas de forte demande.
   Certains wagons de ce type sont actuellement utilisés, mais il s'agit d'ancien matériel roulant qui ne seront bientôt plus en état de rouler. Du nouveau matériel roulant doit permettre le chargement de nombreux vélos à la fois pour des manifestations spécifiques ou des trajets ponctuellement très demandés par les clients cyclistes.

7. Le nombre de places assises offertes aux passagers est souvent déterminant pour les entreprises de transports. Elles renoncent à offrir plus d'espace pour les vélos si cela diminue le nombre de places assises. A notre connaissance, les places avec sièges rabattables qui permettent de s'assoir mais laissent également de l'espace pour le transport de poussettes/vélos si besoin ne sont pas comptabilisés dans le nombre de places assises offertes aux passagers. Cela doit changer afin d'encourager, lorsque cela est approprié, des solutions flexibles de type des zones multifonctionnelles (ou compartiment multifonctions), à l'exemple de celles existantes dans les IC2000. **Les sièges rabattables doivent pouvoir être comptabilisé comme une place passager.**

8. Lors de l'organisation de **bus de remplacement dus à des chantiers**, des solutions doivent également être **prévues pour le transport des vélos**. Dans tous les cas la clientèle sera informée des possibilités offertes pour le transport du vélo.

9. D'une manière générale, les **bus doivent être équipés afin de pouvoir transporter des vélos**. Au moins quatre places (multifonctions) par bus devraient être à disposition des voyageurs.

Ces différentes mesures concernant les places à disposition des vélos dans les transports doivent aussi s'appliquer aux éventuels futurs trains de nuit. Cette catégorie

de train est fortement appréciée par les voyageurs à vélo. La suppression de nombreuses lignes de train de nuit a constitué une détérioration de l'offre pour le transport des vélos. Si certaines lignes devaient être réintroduites, les exigences ci-dessus concernant les places pour vélos devraient également être appliquées.

Place de stationnement pour vélos

Afin d'encourager les sorties et voyages à vélo, le transport des vélos dans les trains et les bus doit être adapté. Cependant une grande partie des personnes arrivant à la gare avec un vélo doivent pouvoir le stationner afin de permettre le report modal en transport public, en particulier pour les déplacements quotidiens. Des places de stationnement pour vélos doivent ainsi être aménagées et disponibles dans les gares ferroviaires et routières, ainsi qu'aux nœuds et aux arrêts de transports publics. Cet aspect ne doit pas être oublié, et il faudrait ajouter un article demandant des places suffisantes en stationnement pour la demande actuelle et à venir (nombres de places correspondant au minimum aux normes en vigueur). Ces places doivent être de qualité (possibilité d'attacher le vélo à un support fixe, places couvertes à disposition, ainsi que places surveillées). Les places de stationnement vélos doivent être à proximité immédiates des arrêts/voies de chemin de fer.

Abonnement général pour les vélos

Toutes les compagnies devraient être encouragées à ce que leurs services de transport de vélo soient inclus dans le « passeport vélo ».

Statistiques et informations quant à l'utilisation des trains/bus par les cyclistes

Afin que l'offre soit adaptée aux besoins des cyclistes et améliorées, des données sont nécessaires afin de mieux connaître la demande, les besoins, les pics d'utilisations, les trajets où il manque des places. La comptabilisation des vélos transportés dans les trains/bus selon les trajets est essentielle, afin de pouvoir faire les adaptations nécessaires en connaissance de cause.

D'une manière générale il faut encourager des solutions afin de faciliter le transport des vélos et la cohabitation avec les autres passagers, et éviter les restrictions (de type réservation obligatoire) qui ont pour effet de dissuader de faire un trajet à vélo.

Ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs.

L'obligation pour les entreprises de transport de fournir des informations avant le départ concernant l'accessibilité et conditions d'accès pour les voyageurs avec bicyclettes (Art. 55b, al.1e.) est nécessaire et positive.
Par ailleurs, plusieurs articles de cette ordonnance mentionnent des obligations qui doivent être complétées en tenant compte du fait que le passager peut voyager avec un vélo :

- *Art. 61 Indemnisation*
  Il doit être précisé que tous les billets pris par le passager doivent être remboursables, y compris les billets pour les bicyclettes, ainsi que les réservations pour les vélos. Il ne doit pas s'agir que du billet pour le passager (Art. 61

Indeminsation, al. 1). De même, lorsqu'un abonnement général pour vélo (« passeport vélo » ou Vélo-Pass) est utilisé, les remboursements doivent se faire sur la même base que les remboursements fait lors de l'utilisation d'un abonnement de parcours ou d'un abonnement général pour passager. Lorsqu'on parle des abonnements des voyageurs, il doit être clair que l'abonnement général vélo (passeport vélo) est compris dans ce terme (par ex. Art. 61 Indemnisation, al. 2).

- *Art. 61a Retards: assistance*
  De même, lorsque le voyage ne peut se poursuivre et que l'entreprise organise le transport des voyageurs via d'autres trains/bus (Art. 61a, al.3), l'entreprise doit également proposer des solutions pour les vélos, afin qu'ils puissent suivre le voyageur à son lieu de destination. Si le vélo doit être envoyé, les frais de transport seront également remboursés. Si un hébergement, transfert compris, dans un hôtel ou un autre logement doit être proposé (Art. 61a, al.2b), le transfert du vélo est aussi compris, ainsi que les éventuels frais de stationnement du vélo en vélostation.
- *Art. 61b Droits particuliers des voyageurs lors de retards en transport international par bus de ligne*
  Lors de voyage en transport international par bus de ligne avec vélo, si une course doit être annulée ou surréservée, le reboursement du prix de transport **doit comprendre le prix du billet pour le vélo**. De plus, si un retour par bus est organisé, ou un autre voyage dans des conditions comparables, **le transport du vélo doit également être assuré** (Art. 61b, al. 1a et b). Enfin, si un bus tombe en panne, l'entreprise doit proposer le transport du passager **et de son vélo** de l'endroit où se trouve le véhicule en panne au lieu de destionation indiqué dans le contrat de transport ou à un endroit é partir duquel le voyage vers ce lieu de destionation est possible **avec un vélo** (Art. 61b, al. 3).

<u>Remarque concernant le processus de consultation :</u>
Les modifications de la Loi fédérale sur l'organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI) concernent explicitement le transport des bicyclettes. Il serait souhaitable que lorsqu'une ordonnance est en consultation qui touche de près ou de loin le vélo, l'Office fédéral des transports pense à en informer l'association PRO VELO Suisse, et pas uniquement les associations de défense des utilisateurs de Transports publics et de l'automobile.

PRO VELO Suisse ne prend pas position concernant le service d'attribution des sillons, la maîtrises de systèmes, les droits de participation et la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (Question 1 à 8 du catalogue de questions).

Meilleures salutations

PRO VELO Suisse

Christoph Merkli
secrétaire général

christoph.merkli@pro-velo.ch

RAILplus
Die Meterspurigen
La voie métrique
A scartamento metrico

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Aarau, 24. Oktober 2019

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur OBI

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Mit Schreiben vom 02. Juli 2019 wurden wir eingeladen, zur Vernehmlassung betreffend Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur Stellung zu nehmen. Für diese Möglichkeit danken wir Ihnen bestens.

Mit dem beiliegenden Rückmeldeformular möchten die RAILplus-Bahnen diese Gelegenheit nutzen. Es handelt sich um eine abgestimmte Stellungnahme, die es den Mitgliedbahnen erlaubt, auf eigenständige Stellungnahmen zu verzichten.

Für Rückfragen bei Unklarheiten stehen wir gerne zur Verfügung. Wir hoffen, mit unseren Angaben zu einer zielführenden Weiterentwicklung der Organisation und der Verantwortlichkeiten der Bahninfrastruktur beizutragen.

Freundliche Grüsse

RAILplus AG

Joachim Greuter
Geschäftsführer

Christian Florin
Leiter Arbeitsgruppe Infrastruktur

RAILplus AG | Hintere Bahnhofstrasse 85 | 5001 Aarau | 062 832 83 66 | info@railplus.ch | www.railplus.ch

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO)

Trassenvergabestelle

1. Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?
Ja
2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
Ja. Die Anschliesser sind als Betreiber privater Infrastruktur bei der Festsetzung der Einzelheiten der Informationsübermittlung zum Eisenbahninfrastrukturregister von der TVS einzubeziehen. Art. 15f EBV ist zu ergänzen.

Systemführerschaft

3. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?
Nein. Diese Konkretisierung ist für den Erfolg des Bahngüterverkehrs als Gesamtsystem sehr wichtig.
4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Der Entwurf sollte bei der Preisfestsetzung keine Mengenrabatte zulassen. Überdies sollten die Preise nach wirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien festgelegt werden; dies in Analogie zum Trassenpreissystem. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Systemanbieter „diskriminierungsfrei“ gegenüber allen Nachfragern überhöhte Preise für die Nahzustellung fordert, während er die von ihm erbrachten Hauptleistungen quersubventioniert und entsprechend günstiger anbieten kann.

Wir könnten uns eine Vereinfachung von Art. 6a GüTV vorstellen. Der Artikel ist sehr zu begrüssen, könnte aber in der Praxis zu Umsetzungsschwierigkeiten führen. Wir regen daher an, dass nur generische Regeln zur Bestimmung der Preise publiziert werden müssen und die konkrete Bepreisung nur im Einzelfall auf Anfrage offengelegt werden muss.

Mitwirkungsrechte

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Nein. Die Mitwirkungsrechte der gemäss Art. 9a Abs. 4 EBG für den Netzzugang Antragsberechtigen und Verlader bei der Fahrplangestaltung im Bereich Baustellen und Betriebsstörungen sind zu ergän-zen, Art. 11b NZV, Art. 14 NZV.

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja. Art. 24 Abs. 6 der KPFV schliesst die inhaltliche Prüfung der Investitionsvorhaben durch die Rail-Com aus. Dies vermutlich deshalb, weil sie Gegenstand der Vereinbarungen zwischen BAV und betroffener Infrastrukturbetreiberin sind. Diese Regelung schliesst indes einen unabhängigen Justiz- entscheid aus, womit das Mitwirkungsrecht im Kern ausgehöhlt wird.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?
   Ja. Das EBG fasst den Auftrag klar. Umfassendere Rechte wären zwar zu begrüssen, sind indes nicht auf dem Verordnungsweg möglich
8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?
   Nein

Passagierrechte

9. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?
10. Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden?
11. Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzer festlegt?
12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

    Ja. scienceindustries enthält sich einer Beantwortung der Fragen 9 bis 11. Die Anmerkung sei indes gestattet, dass auf halbem Weg Halt gemacht wird. Wenn schon die Passagierrechte erhöht werden sollen, so richtig.

    Im Güterverkehr sind die Rechte der Kunden weit weniger gut ausgebaut. Eine grundsätzliche Revision auch dieser Rechte ist bald anzugehen.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

    Ja. Die Entschädigungen für Umleitungen und Ersatzverkehre von der Bahn auf den LKW werden ungenügend geregelt. Betroffene Verlader sind direkt ebenso für ihre Mehraufwendungen zu entschädigen wie EVU. Die Verordnungsentwürfe sind diesbezüglich zu ergänzen, Art. 11b NZV.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

    Nein

Zürich, 22. Oktober 2019 – scienceindustries - E. Sigrist

Der Stadtrat

Stadt Winterthur

Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Frau Bundesrätin S. Sommaruga
konsultationen@bav.admin.ch

23. Oktober 2019 SR.19.714-2

Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat von Winterthur dankt Ihnen bestens für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage betreffend OBI-Verordnung Stellung nehmen zu können.

Die Vernehmlassungsvorlage OBI-Verordnung können wir grundsätzlich unterstützen. Wir ersuchen Sie aber, unsere Hinweise und Anträge im nachfolgenden Fragebogen bei der Konkretisierung der Verordnungsbestimmungen zu berücksichtigen. Unser Augenmerk richtet sich auf die Auswirkungen für Stadtbus Winterthur als städtisches und regionales Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs.

Frage 5: Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Weil die ISB (Infrastrukturbetreiberin) gemäss Art. 37a EBG verpflichtet ist, ein Mitwirkungsrecht einzuräumen, ist es nicht ausreichend, dass die ISB nur dann informiert, wenn ein Unternehmen „sein Mitwirkungsrecht nach Art. 37a EBG ausüben will". Vielmehr sollte die ISB verpflichtet sein, den betroffenen Verkehrsunternehmen die Investitionen und Investitionspläne sowie Möglichkeiten der Mitwirkung aktiv und frühzeitig bekanntzugeben, um auszuschliessen, dass die Mitwirkungsrechte nicht zielführend wahrgenommen werden können.

Frage 9: Sind Sie mit der Umsetzung der Passagierrechte im konzessionierten Verkehr einverstanden?

Im Grundsatz sind die Passagierrechte im Bereich der Eisenbahn unbestritten. Die Passagierrechte wurden vom EU-Passagierrecht betreffend Eisenbahnverkehr übernommen, jedoch unseres Erachtens ohne Bedacht hinsichtlich Konsequenzen auf alle konzessionierten Verkehrsbetriebe ausgedehnt. Dabei werden die Anliegen des Agglomerationsverkehrs nicht berücksichtigt. Beispielsweise sollen gemäss Art. 55b VPB die konzessionierten Unternehmen vor der Fahrt die Verfügbarkeit von Sitzen in erster und zweiter Klasse bekannt geben. Dies ist im Orts- und Regionalverkehr nicht umsetzbar.

Grundlegende Probleme

Die Kosten der notwendigen Organisation für die Rückerstattung und Unterstützung sind weit höher als der ausgeschüttete Rückerstattungsbetrag. Um den administrativen Aufwand auf ein verhältnismässiges Mass zu begrenzen, sind einfache, überprüfbare Regeln zu erstellen. Der Entwurf sieht bezüglich Abonnementen gar eine Umkehr der Beweislast vor; «glaubhaft machen» soll ausreichend sein, weil mit Verbundfahrausweisen und Abonnementen die erfahrene Verspätung nicht bewiesen werden kann. Problematisch sind dabei auch unpersönliche Tickets, die mehrfach zurückgefordert werden könnten. Ein Missbrauch scheint vorprogrammiert.

Aus Sicht der Stadt Winterthur ist deshalb keine Rückerstattung im Orts- und Agglomerationsverkehr bei unpersönlichen Fahrausweisen, Abonnementen oder stark rabattierten Angeboten geschuldet.

Was ist eine Verspätung?

Eine Verspätung von mehr als 60 Minuten ist im Agglomerationsverkehr mit Taktintervallen von wenigen Minuten ein absoluter Ausnahmefall. Hingegen kann die Reisekette rasch zu grösseren Verspätungen führen, insbesondere dann, wenn Drittanbietende, wie z.B. Google, Fahrplanverbindungen aufzeigen, die kaum sicher sind und nicht ausreichende Umsteigezeiten beinhalten. Schon heute bestehen zwischen den etablierten Anbietenden von Fahrplanauskünften Unterschiede dahingehend, ob ein Umstieg noch «garantiert» werden kann. Gerade bei älteren oder mobilitätsbehinderten Personen ist der Aspekt der Umsteigezeit nicht einfach zu beurteilen und die Frage verschuldeter Verspätungen kaum beurteilbar. Beim Umstieg vom Tram/Bus auf einen Stundentakt führt somit unter Umständen bereits eine Verspätung von einer Minute zu einem entschädigungspflichtigen Bruch der Reisekette. Am Abend müsste im schlimmsten Fall eine Unterbringung bezahlt werden. Im Mischverkehr kann der Fahrplan auch mit grösstem Aufwand

nicht so präzis definiert werden. Eine Entschädigungspflicht muss unseres Erachtens in derartigen Konstellationen entfallen, insbesondere dann, wenn:

- die reisende Person eine risikobehaftete Verbindung gewählt hat, bei welcher mit einem Taktbruch zu rechnen ist,
- das Unternehmen beweist, dass der Schaden auf ein Verschulden der reisenden Person zurückzuführen ist oder auf Umständen beruht, die das Unternehmen nicht vermeiden konnte.

Die Verordnung ist entsprechend zu ergänzen.

Zweck der Fahrt

Die Regelungen betreffend Fahrpreiserstattung und Fahrpreisentschädigung sollten harmonisiert werden. Art. 21a PBG regelt die Fahrpreis*erstattung* bei einer Verspätung, Art. 21b PBG regelt die Fahrpreis*entschädigung* bei einer Verspätung. Art. 21b PBG wird mit dem neuen Art. 61 VPB konkretisiert. Für Art. 21a PBG fehlt eine entsprechende Konkretisierung.
Gemäss Art. 21a PBG haben Reisende Anspruch auf die (teilweise) Erstattung des Fahrpreises bei Nichtantritt oder Abbruch der Reise aufgrund einer Verspätung, sofern sie glaubhaft machen können, dass der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann. Gemäss Art. 61 VPB haben Reisende Anspruch auf eine Entschädigung, falls die Verspätung mindestens 60 Minuten beträgt. Unseres Erachtens sollten die Voraussetzungen für die Erstattung jenen für die Entschädigung entsprechen. Gemäss Art. 16 der EU-Verordnung EG1371/2007 ist eine Erstattung erst bei Verspätungen von mehr als 60 Minuten vorgesehen. Es darf deshalb davon ausgegangen werden, dass der Zweck der Reise bei einer Verspätung von weniger als 60 Minuten noch erfüllt werden kann.

Reisekette oder Fahrt

Im Sinne einer einfachen Handhabung und wegen der dargelegten Probleme ist die Regelung indes auf eine einzelne Fahrt anzuwenden. Die Beurteilung einer Reisekette ist für die wechselnden Unternehmen kaum möglich, und es muss mit umfangreichem Aufwand sowie einer hohen Missbrauchsquote gerechnet werden.

Die Verordnung ist entsprechend zu ergänzen.

Welche Verspätungen sind nicht abzugelten?

Die konzessionierten Transportunternehmen bzw. deren Besteller/Bestellerinnen können für höhere Gewalt nicht verantwortlich sein. Ein Haftungsausschluss bei höherer Gewalt ist deshalb in

der Verordnung vorzusehen. Dasselbe ist vorzusehen, wenn die Verspätung durch den Reisenden verschuldet wurde. Es sollte auch verhindert werden, dass bei Extrazügen bspw. für Sportveranstaltungen, durch mutwilliges Betätigen der Notbremse oder sonstige Handlungen Verspätungen resultieren und diese zu einem Entschädigungsanspruch führen.

Unterstützung bei Verspätung

Gemäss Art. 61a muss das Unternehmen bei verspäteter Ankunft oder Abfahrt die Reisenden umgehend über die Situation und die geschätzte Abfahrts- bzw. Ankunftszeit informieren und bei Verspätung von mindestens 60 Minuten Mahlzeiten, Erfrischungen oder gar die Unterbringung über Nacht anbieten.

Im Agglomerationsverkehr sind Verspätungen im Stundenbereich unwahrscheinlich, weshalb keine entsprechende Organisation vorliegt und eine Umsetzung dieser Norm ohne eine neu aufzubauende Organisation nicht möglich ist. Dazu notwendige Pikettdienste und Strukturen würden die Unternehmen unverhältnismässig belasten.

Agglomerationsverkehr und Lokalverkehr müssen deshalb aus praktischen Gründen von solchen Vorkehrungen grundsätzlich ausgenommen werden.

Datenbearbeitung

Die mit einem Antrag eingegebenen Daten sollen nicht gespeichert werden dürfen. Dabei besteht jedoch die Gefahr, dass Kunden und Kundinnen Verspätungen mehrfach, d.h. bei verschiedenen Unternehmen geltend machen. Um diesem Missbrauch vorzubeugen und eine pragmatische Lösung für Entschädigungen (Abonnemente) zu erstellen, sind die Speicherung und der Austausch der Daten unerlässlich. Um einem Missbrauch entgegen zu wirken, sollen Anträge zwei Jahre lang aufbewahrt werden können. Die notwendige Rechtsgrundlage ist in der Verordnung vorzusehen.

Inkrafttreten

Die Verordnung soll per 1.7.2020 in Kraft treten und umgesetzt werden. Das ist aus Gründen von Organisationsanpassungen und der IT-Ressourcen nicht praktikabel. Der Termin ist auf Ende 2021 zu verschieben, damit die vorstehend aufgeführten Änderungen vorgenommen werden können und eine digitale Umsetzung möglich ist.

Mindestbetrag für eine Entschädigung

Im Agglomerationsverkehr steht stets die Frage der Entschädigung für kurze Strecken und kleine Beträge im Vordergrund: Mit einem höheren Mindestbetrag von 10 Franken als Entschädigung kann der administrative Aufwand begrenzt werden.

Frage 13: Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Bei Flughafentransfers wird vermutet, dass keine bestehenden und von der öffentlichen Hand mitfinanzierten Verkehrsangebote wesentlich konkurrenziert werden.
Die Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand wird neu präziser beschrieben und dass es sich um das Angebot des Regionalverkehrs handelt. Diese Präzisierung ist zutreffend. Die Änderung, wonach nunmehr vermutet wird, der Flughafentransfer «ergänze» das Verkehrsangebot statt wie bisher «nicht wesentlich konkurrenziere» können wir nicht unterstützen.
Die sehr unbestimmte Formulierung «ergänzen» statt «nicht wesentlich konkurrenzieren» würde auch Flughafentransfers erlauben, die das öffentliche Verkehrsangebot - beispielsweise durch eine Parallelführung zum bestehenden Netz - durchaus konkurrenzieren. In den Erläuterungen findet sich deshalb keine Begründung für die beabsichtigte Praxisänderung. Es sollte deshalb weiterhin und mit dem Wortlaut von Art. 11 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 VPB übereinstimmend von «nicht wesentlich konkurrenzieren» gesprochen werden.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, der Stadtrat von Winterthur dankt Ihnen bestens für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
Im Namen des Stadtrates

Der Stadtpräsident:	Der Stadtschreiber:
M. Künzle	A. Simon