Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Verkehr BAV

13. Mai 2020

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) sowie der Verordnung über die Trassenvergabestelle (TVSV)

INHALTSVERZEICHNIS

1 Ausgangslage ... 3

1.1 Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage ... 3

1.2 Ablauf und Adressaten ... 3

1.3 Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden ... 5

2 Ergebnisse der Vernehmlassung ... 6

2.1 Trassenvergabestelle ... 6

2.2 Systemführerschaften ... 6

2.3 Mitwirkungsrechte der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Anschliesser ... 6

2.4 Schiedskommission für den Eisenbahnverkehr ... 6

2.5 Erweiterung der Passagierrechte im Eisenbahnverkehr und im internationalen Fernbusverkehr ... 7

3 Auswertung der Stellungnahmen anhand des Fragenkatalogs ... 8

3.1 Trassenvergabestelle ... 8

3.2 Systemführerschaft ... 11

3.3 Mitwirkungsrechte ... 14

3.4 Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom) ... 16

3.5 Passagierrechte ... 19

3.6 Weitere Bemerkungen: ... 27

Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren, nach Anspruchsgruppen gegliedert ... 31

Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-VO) ... 34

1 Ausgangslage

1.1 Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage

Die eidgenössischen Räte verabschiedeten am 28. September 2018[1] das Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI). Diese Gesetzesänderungen erfordern Präzisierungen auf Verordnungsstufe. Betroffen sind die Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung vom 25. November 1998 (SR *172.010.1*), die Gebührenverordnung BAV (GebV-BAV; SR *742.102*), die Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur vom 14. Oktober 2015 (KPFV; SR *742.120*), die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR *742.122*), die Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV; SR *742.141.1*), die Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016 (GüTV; SR *742.411*), die Seilbahnverordnung vom 21. Dezember 2006 (SebV; SR *743.011*), die Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB, SR *745.11*) und die Fahrplanverordnung vom 4. November 2009 (FPV; SR 745.13). Die Anpassungen wurden in einer Mantelverordnung zusammengefasst.

Die OBI-Vorlage soll mehr Transparenz im schweizerischen Eisenbahnsystem schaffen, den diskriminierungsfreien Zugang der Bahnunternehmen zu den Netzen anderer Bahnen gewährleisten und die Effizienz erhöhen. Dazu wird die Trassenvergabestelle (TVS) in eine unabhängige Anstalt des Bundes überführt und mit zusätzlichen Kompetenzen ausgestattet. Zudem werden die Mitwirkungsrechte der Bahnunternehmen bei der Erarbeitung der Fahrpläne und den Investitionen auf dem Schienennetz geregelt, und die Schiedskommission für den Eisenbahnverkehr (SKE, neu RailCom) wird gestärkt. Im Rahmen dieses Pakets werden auch die neuen Passagierrechte im öffentlichen Verkehr (öV) konkretisiert. Die Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung) enthält die Detailregelungen.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) führte zu der OBI-Verordnung ein Vernehmlassungsverfahren durch.

Die Vernehmlassungsunterlagen können abgerufen werden unter www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2019 > UVEK.

1.2 Ablauf und Adressaten

Das UVEK eröffnete die Vernehmlassung am 2. Juli 2019. Offiziell wurden 295 Adressatinnen und Adressaten zur Teilnahme an der Vernehmlassung eingeladen. Die Vernehmlassung dauerte bis zum

[1] BBL **2018** 6051

24. Oktober 2019. Insgesamt sind in dieser Zeit 80 Stellungnahmen eingetroffen. Dieser Bericht fasst die Stellungnahmen zusammen; dabei erhebt er keinen Anspruch auf Vollständigkeit.[2]

Zu den Adressatinnen und Adressaten der Vernehmlassung zählten u. a. die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die Dachverbände der Wirtschaft, die Transportunternehmen (TU) und Tarifverbünde sowie eine Vielzahl weiterer Organisationen (Verbände, Verkehrsunternehmen, interessierte Kreise).

[2] Für die Überarbeitung der Vernehmlassungsvorlage wurden alle Stellungnahmen nach Artikel 8 Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 18. März 2005 über das Vernehmlassungsverfahren (VIG; SR *172.061*) zur Kenntnis genommen, gewichtet und ausgewertet.

1.3 Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden

Insgesamt sind 80 Stellungnahmen eingegangen. 13 Teilnehmende haben ohne direkte Einladung eine Stellungnahme abgegeben (Spontanäusserungen).

Teilnehmende nach Kategorie	Adressatinnen Adressaten	Stellung bezogen
Kantone und Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)	27	26
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	13	3
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	2
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	4
Verkehrsunternehmen	135	14
Tarifverbünde Schweiz	20	1
Organisationen	89	17
Diverse (Spontanäusserungen)	-	13
Stellungnahmen insgesamt	295	80

Die vollständige Liste der eingegangenen Stellungnahmen findet sich in Anhang 1.

2 Ergebnisse der Vernehmlassung

2.1 Trassenvergabestelle

Die Ausgestaltung der TVS als Anstalt des Bundes findet, wie bereits in der Vernehmlassung zur Gesetzesvorlage, breite Zustimmung. In den Verordnungsanpassungen werden insbesondere die Zuständigkeit und Aufgaben der TVS im Detail definiert. Dazu bringen die Teilnehmenden nur wenige Anmerkungen ein. Vereinzelt wird Kritik zum unklaren Zuständigkeitsbereich der TVS geäussert.

2.2 Systemführerschaften

Grundsätzlich werden auch die Detailregelungen zu den Systemführerschaften im Infrastrukturbereich befürwortet. Trotzdem äussert sich eine Mehrheit der Teilnehmenden dahingehend, dass weitere Präzisierungen und Ergänzungen vorzunehmen seien. Kritisiert werden insbesondere die fehlenden Mitspracherechte der Kantone bei der Vergabe von Systemführerschaften. Ein weiteres Anliegen betrifft die Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene: Viele Teilnehmende fordern, dass die GüTV keine Mengenrabatte zulassen solle, und dass die Preise nach wirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien festgelegt werden müssen.

2.3 Mitwirkungsrechte der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Anschliesser

Das Instrument der Mitwirkungsrechte bei Investitionsentscheiden der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) geniesst im Grundsatz eine breite Zustimmung. In mehreren Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass die Mitwirkungsrechte nicht zu einem grossen Mehraufwand bei den ISB führen dürfen und es bei Investitionen zu keinen Verzögerungen kommen solle. Zudem wird mehrfach angeregt, den Zugang zu den Investitionsplänen einzuschränken, damit nicht jede und jeder Interessierte Einblick in die Investitionsvorhaben der ISB erhält. Ausserdem wünschen diverse Teilnehmende weitergehende Mitwirkungsrechte bei der Fahrplangestaltung für den Umgang mit Baustellen und Betriebsstörungen.

2.4 Schiedskommission für den Eisenbahnverkehr

Die Stärkung der Schiedskommission für den Eisenbahnverkehr (SKE; neu RailCom) geniesst hohe Akzeptanz. Es werden nur sehr wenige zusätzliche Anmerkungen eingebracht. Diese wiederum gehen in unterschiedliche Richtungen: Zum einen wird erachtet, dass aktuell überhaupt kein Stärkungsbedarf bestehe, da die heutige SKE heute wenig beansprucht würde. Zum anderen wünschen einige Teilnehmende eine noch stärkere RailCom als vorgeschlagen.

2.5 Erweiterung der Passagierrechte im Eisenbahnverkehr und im internationalen Fernbusverkehr

Die weitaus meisten Stellungnahmen beziehen sich auf die Passagierrechte. Hier gehen die Meinungen denn auch sehr stark auseinander: Während einige teilweise strengere Entschädigungsvorschriften fordern, wünschen andere mehr Ausnahmen von diesen Vorschriften. So regt eine Vielzahl der Vernehmlassungsteilnehmenden an, Verspätungen und Ausfälle infolge höherer Gewalt von den Entschädigungsvorschriften auszunehmen. Andere wiederum wünschen, bestimmte Verkehrsträger im konzessionierten Verkehr von der Entschädigungspflicht zu entbinden. Zudem wird moniert, dass der Zeitraum zwischen der Verabschiedung durch den Bundesrat und dem Inkrafttreten der angepassten Verordnung nicht ausreichend lang sei, um die Passagierrechte umsetzen zu können. Viele Teilnehmende fordern deswegen eine spätere Inkraftsetzung der Artikel zu den Passagierrechten. Die meisten erachten es als sinnvoll, dass die Branche die detaillierten Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzerinnen und -besitzer festlegt. Desgleichen werden auch die Vorschriften zur Umsetzung der Passagierrechte im internationalen Fernbusverkehr grösstenteils begrüsst. Trotzdem äussern sich einige Teilnehmende kritisch dazu, dass zwischen dem konzessionierten Verkehr und dem bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr unterschieden wird, weil es dadurch zu einer Ungleichbehandlung der Verkehrsarten komme.

3 Auswertung der Stellungnahmen anhand des Fragenkatalogs

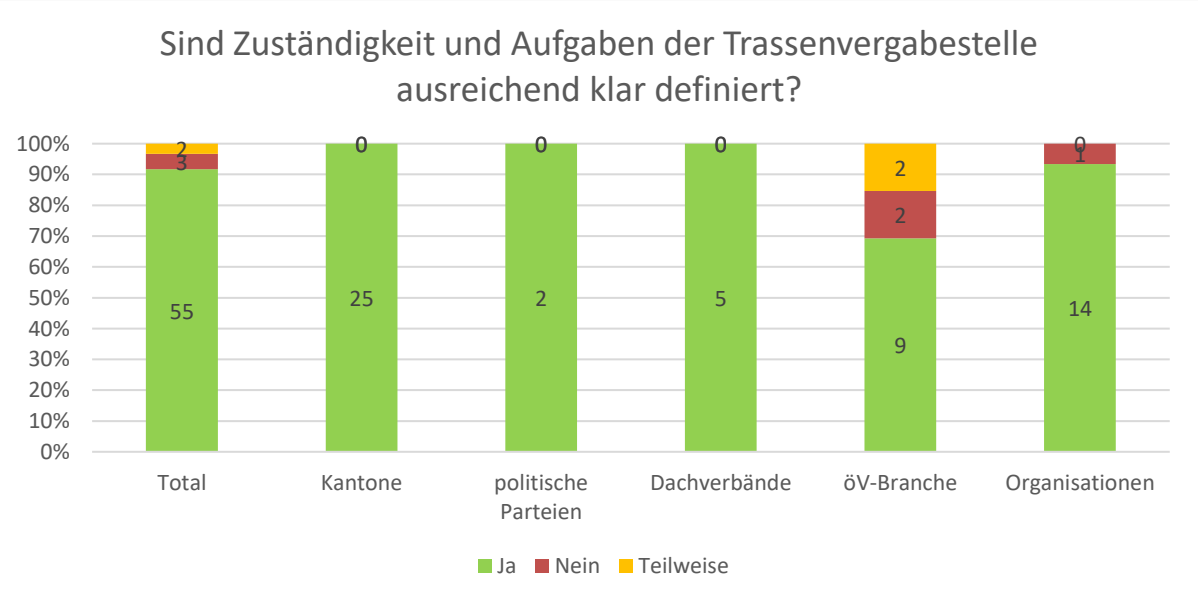
Die Vernehmlassungsunterlagen enthielten einen vierzehn Fragen umfassenden Katalog (siehe Anhang 2) zu den einzelnen Themenfeldern (TVS, Systemführerschaft, Mitwirkungsrechte, RailCom, Passagierrechte). Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen folgt der Struktur des Fragebogens.

3.1 Trassenvergabestelle

Frage 1: Sind Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle ausreichend klar definiert?

Grundtenor

60 von 80 Antworten gehen auf diese Frage konkret ein. Eine deutliche Mehrheit (55 von 60) ist mit den Vorschriften zur Trassenvergabestelle einverstanden. 2 von 60 Antworten zeigen sich mit den definierten Zuständigkeiten und Aufgaben teilweise einverstanden, 3 von 60 Antworten lehnen diese ab.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben diese Frage 54 Teilnehmende beantwortet, davon 25 Kantone (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU), 2 Parteien (SPS, SVP), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB, Schweizerischer Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGB) 13 Vertreter der öV-Branche (u.a. SOB, Thurbo AG, TPF, ZVV, etc.) sowie 15 weitere Organisationen (u.a. LITRA, IG DHS, Trasse Schweiz AG, VAP, usw.).

TEILWEISE einverstanden mit den Verordnungsanpassungen zur Trassenvergabestelle sind 2 Teilnehmende (RhB, SBB).

Die Schmalspurbahnen (RailPlus und RhB) erachten die örtliche Zuständigkeit der Trassenvergabestelle als unklar und wünschen Präzisierungen. Die SBB weist darauf hin, dass die Mitwirkungsrechte an die Einrichtung der TVS geknüpft seien und deshalb ebenfalls erst am 1.1.2021 in Kraft treten sollten.

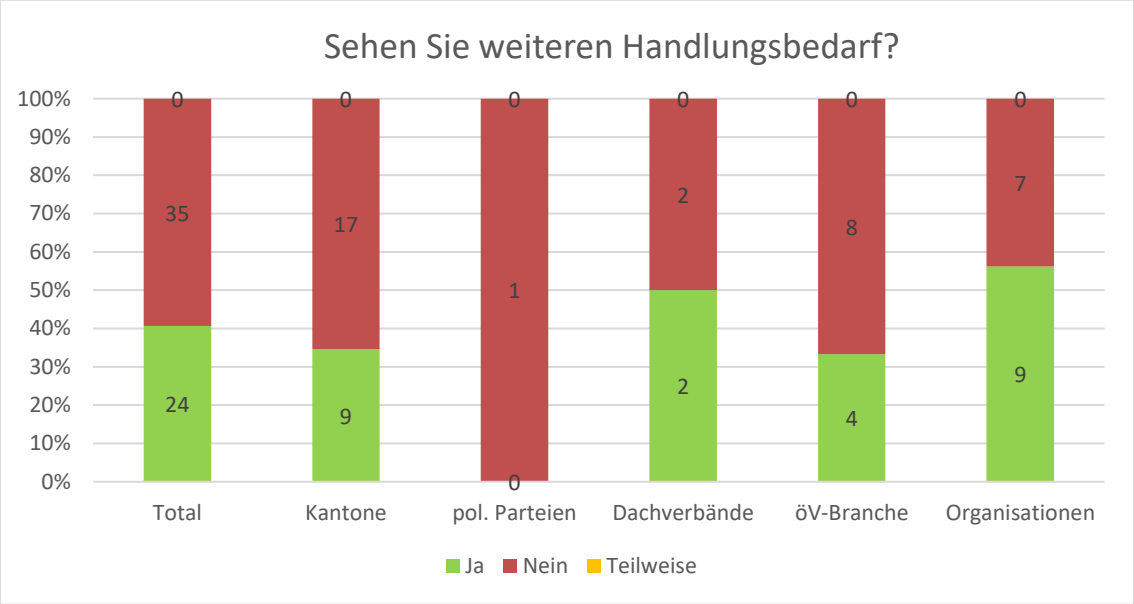
Mit **NEIN** haben diese Frage 3 Teilnehmende beantwortet (BLS AG, SZU, RAILplus).

Für die BLS AG bleiben insbesondere Umsetzungsfragen ungeklärt, beispielsweise, wie die Überprüfung aller operativen Anordnungen der ISB erfolge, wie Trassenpreis und Stornierungsentgelt an die ISB weitergeleitet oder wie Trassen für Extrazüge zugeteilt werden würden.

Frage 2: Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Grundtenor

24 von 59 Antworten nennen weitere Massnahmen, die im Zusammenhang mit der Trassenvergabestelle zu ergreifen seien. 35 von 59 sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.



Im Einzelnen

9 Kantone (ZH, LU, UR, FR, BS, BL, SG, TI, VD), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV), 4 Vertreter der öV-Branche (BLS AG, FART, SZU, Thurbo AG) und 9 weitere Organisationen (Cargo Forum Schweiz, IG DHS, RAILcare, VAP, WEKO, Handelskammer beider Basel, RAILplus, scienceindustries, transfair) sehen weiteren Handlungsbedarf.

Die Kantone FR und UR weisen darauf hin, dass die neue Trassenvergabe schlank geführt werden und keine grössere Kostenfolge nach sich ziehen solle.

Die Thurbo AG bemängelt die Formulierung bei Streckenüberlastung sowie die fehlende Erwähnung der Knoten.

Die BLS AG regt diverse formelle und sprachliche Anpassungen in der Verordnung über die Trassenvergabestelle an und verweist auf Widersprüche zur NZV.

scienceindustries, die Handelskammer beider Basel, economiesuisse, VAP, SGV, IG DHS und Cargo Forum Schweiz fordern, dass die Anschliesser von der TVS bei der Festsetzung der Einzelheiten der Informationsübermittlung an das Eisenbahninfrastrukturregister einzubeziehen seien.

5 Kantone (TI, BL, BS, LU, SG) kritisieren, dass die Erstellung von Trassenstudien und Fahrplänen durch Dritte zu Interessenskonflikten führen könne und sprechen sich teilweise für eine Auslagerung der TVS aus. Wenn Dritte den Auftrag nicht oder nur mangelhaft erfüllen würden, fordern diese Kantone den zwingenden Entzug des Auftrags. Aktuell sieht die Verordnung eine Kann-Bestimmung vor. Die WEKO verlangt zudem, dass von der Trassenvergabestelle nur diejenigen Informationen an beigezogene Dritte weitergeleitet werden dürfen sollen, die zur Erfüllung des Auftrags notwendig seien.

Die Vertreter der Wirtschaft (IG Detailhandel, Cargo Forum Schweiz, RailCare, Economiesuisse, SGV) fordern den Einbezug der für den Netzzugang antragsberechtigten Anschliesser bei Kapazitätsanalysen, der Kanton VD den Einbezug der Kantone bei Streckenüberlastungen.

transfair verlangt, dass für die von einem etwaigen Übergang von der Trasse Schweiz AG auf die neue TVS betroffenen Mitarbeitenden mindestens gleichwertige Arbeits- und Pensionskassenbedingungen vorzusehen seien.

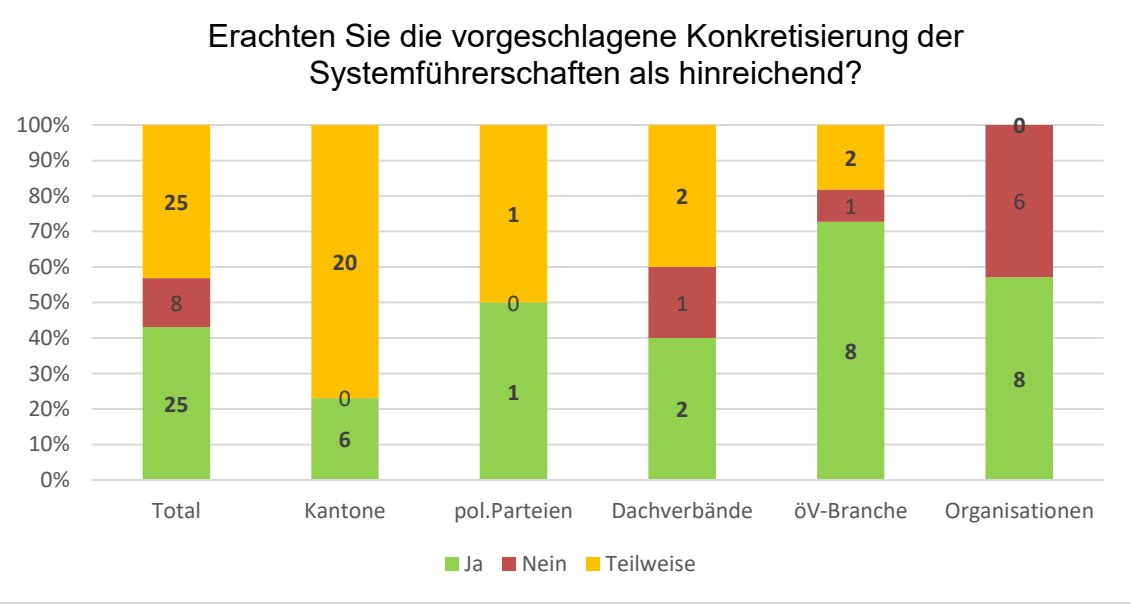
Die SZU fordert, dass das Inkasso bei den ISB bleibt.

3.2 Systemführerschaft

Frage 3: Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Systemführerschaften als hinreichend?

Grundtenor

Zu dieser Frage beziehen 58 von 80 Antworten inhaltlich Position. Während 25 von 58 die Systemführerschaften als hinreichend erachten, gibt es auch zahlreiche Stellungnahmen, welche nur eine teilweise Zustimmung signalisieren (ebenfalls 25 von 58), wobei zahlreiche präzisierende Bemerkungen eingetroffen sind. Eine Minderheit (8 von 58) erachtet die Vorschläge als ungenügend.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben diese Frage 25 Teilnehmende beantwortet, davon 6 Kantone (SZ, OW, ZG, VS, NE, GE), 1 Partei (SP), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 1 Dachverband

der Wirtschaft (SGB) 8 Vertreter der öV-Branche (FART, RhB, SBB, SOB, Thurbo AG, TPF, TRN, VBZ) sowie 8 weitere Organisationen (IGöV, LITRA, Pro Bahn Schweiz, SWISSRAIL, VöV, AG Berggebiete c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, RAILplus, transfair).

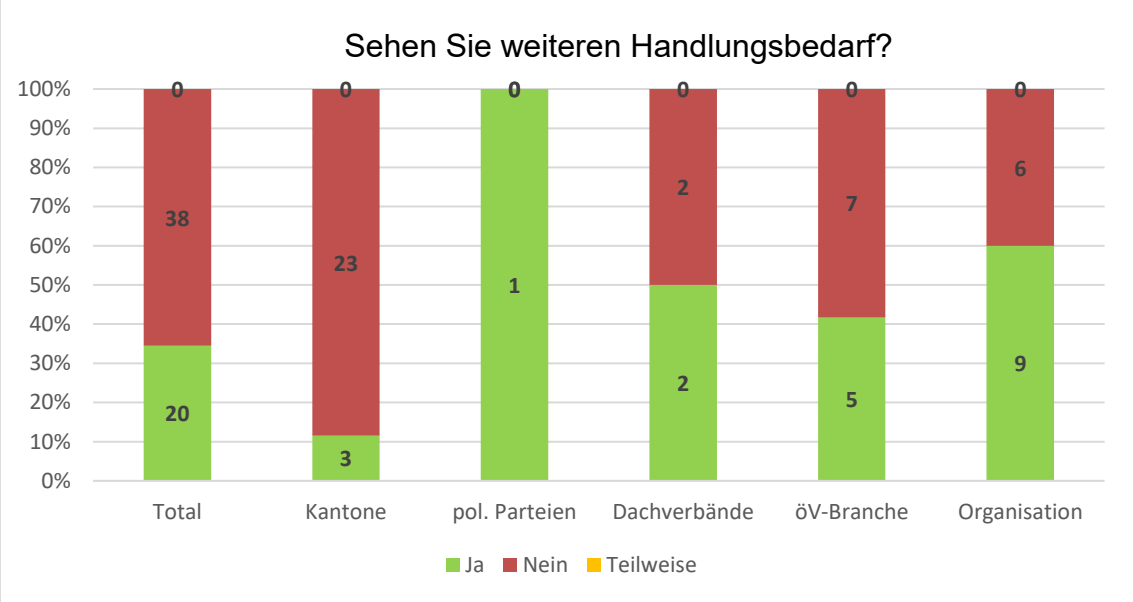
TEILWEISE als hinreichend erachten 25 Teilnehmende die in der Verordnung definierten Systemführerschaften. Ein Grossteil davon (20 von 25) sind die Kantone (ZH, BE, LU, UR, NW, GL, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, FR, VD, JU): Sie fordern für die Besteller des öffentlichen Verkehrs ein Mitwirkungsrecht bei der Vergabe von Systemführerschaften im Infrastrukturbereich. Auch die SVP, der SSV, die VBG und der ZVV vertreten diese Position. Zudem weist eine Mehrheit der Kantone darauf hin, dass die Systemaufgaben in den Verordnungen nicht konkretisiert, sondern lediglich die Vertragsmodalitäten definiert würden. Der Kanton FR gibt ausserdem zu bedenken, dass es schwierig sei, einzuschätzen, ob die Systemführerschaften genügend konkret definiert worden seien.

Mit **NEIN** haben diese Frage 8 Teilnehmende beantwortet, nämlich der Kanton ZH, economiesuisse, SZU, Cargo Forum Schweiz, IG DHS, RAILcare, VAP, die Handelskammer beider Basel und scienceindustries. Mit Ausnahme der SZU, welche sich auf das fehlende Mitwirkungsrecht der Kantone bezieht (vgl. oben), kritisieren die Teilnehmenden den Vorschlag zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene. Sie verlangen, dass die Verordnung keine Mengenrabatte zulassen solle und dass die Preise nach wirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien festgelegt werden müssten. Teilweise führen sie und etliche weitere Teilnehmende diese Forderung auch als Antwort auf die Frage 4 auf.

Frage 4: Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Grundtenor

Zu dieser Frage nehmen 58 von 80 Antworten Stellung. Eine Mehrheit (38 von 58) sieht keinen weiteren Handlungsbedarf. Die verbleibenden 20 Teilnehmenden schlagen weitere Anpassungen vor.



Im Einzelnen

Mit **JA** äussern sich 20 Teilnehmende, davon 3 Kantone (ZH, FR, NE), 1 Partei (SP), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV), 5 Vertreter der öV-Branche (BLS AG, SBB, SZU AG, VBG, ZVV) sowie 8 weitere Organisationen (u.a. VAP, VöV und WEKO).

SBB Cargo, BLS AG und VöV unterbreiten einen angepassten Vorschlag des Artikels zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene. Sie beurteilen den aktuellen Vorschlag als wettbewerbsfremd.

Der Kanton FR vermisst im Bericht eine Übersicht, wie Gesetz und Verordnung die Systemführerschaften regeln.

Der Kanton NE wünscht, dass die Systemaufgaben in der Verordnung näher präzisiert werden, insbesondere dahingehend, welche Unternehmen und Anspruchsgruppen einbezogen werden.

Die SPS, die SBB und der VöV kritisieren, dass die RailCom bei der Ausgestaltung des Vertrages bereits ex ante miteinbezogen werden müsse; dies stünde im Widerspruch zur OBI-Botschaft und dem OBI-Gesetz. Pro Bahn Schweiz regt an, für die Ausweitung der Systemführerschaften keine neuen Strukturen zu bilden, sondern auf diejenigen der bestehenden Systemführerschaften aufzubauen.

Die WEKO gibt zu bedenken, dass die Koordinationsfunktion einer Systemführerschaft das Risiko unzulässiger Wettbewerbsabreden bergen könne, und fordert daher, die Verordnung entsprechend zu ergänzen.

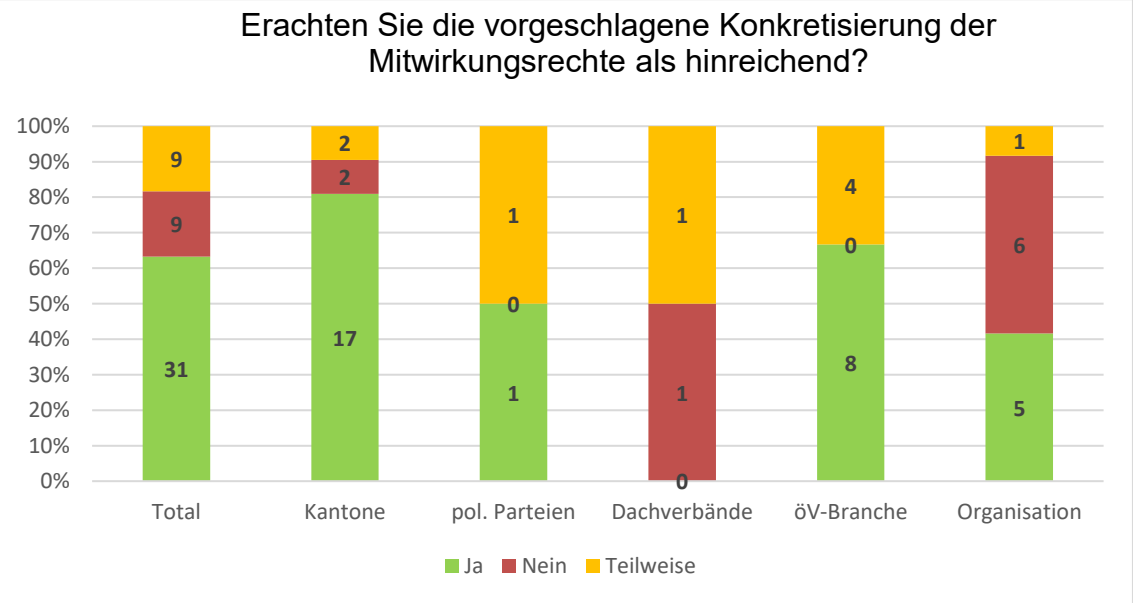
38 Teilnehmende beantworten diese Frage mit **NEIN**. Die überwiegende Mehrheit sieht also keinen weiteren Handlungsbedarf.

3.3 Mitwirkungsrechte

Frage 5: Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Grundtenor

Zu dieser Frage teilen 49 von 80 Teilnehmenden ihre Meinung mit. Eine klare Mehrheit betrachtet die Vorschläge zur Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend bzw. stimmt ihnen zu (31 von 49). 9 von 49 Teilnehmenden lehnen die Vorschläge hingegen ab. Teilweise einverstanden sind 9 Teilnehmende.



Im Einzelnen

Mit **JA** (**hinreichend**) haben 31 Teilnehmende diese Frage beantwortet, nämlich 17 Kantone (ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, AR, SG, TG, TI, VS, NE, GE), 1 Partei (SP), 8 Vertreter der öV-Branche (FART, RhB, SBW, SOB, SZU, TPF, TRN, VBZ) sowie 5 weitere Organisationen (IGöV, Pro Bahn Schweiz, VöV, RAILplus, transfair).

SPS, VöV und Pro Bahn Schweiz erachten die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte zwar als hinreichend, vermerken jedoch (wie übrigens auch die SBB), dass den ISB dadurch kein erheblicher Mehraufwand entstehen dürfe, was Verzögerungen bei Investitionen bewirken könnte.

SBW regt an, dass die ISB die Ausübung der Mitwirkungsrechte proaktiv und frühzeitig bekanntgeben soll.

Die SOB und die Thurbo AG betonen, dass die Neuregelung der Mitwirkungsrechte allerdings nicht dazu führen dürfe, in anderen Bereichen auf Vernehmlassungen nach bisheriger Praxis (Vorprojekte, Anforderungsprofile usw.) bei den EVU zu verzichten.

Die Konkretisierung der Mitwirkungsrechte erachten 9 Teilnehmende als **TEILWEISE** hinreichend, darunter 2 Kantone (BE, SH), 1 Partei (SVP), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV), 4 Vertreter der öV-Branche (SBB, Thurbo AG, SBG, ZVV) sowie 1 weiterer Teilnehmender (Stadt Winterthur).

Die Kantone BE, SH, VD, UR, SO, NE und JU bedauern, dass die Mitwirkungsrechte der Kantone keine Aufnahme in die Verordnung gefunden haben.

Die Thurbo AG fordert, die Art von Anliegen, die die EVU oder Anschliesser einbringen können, näher einzugrenzen.

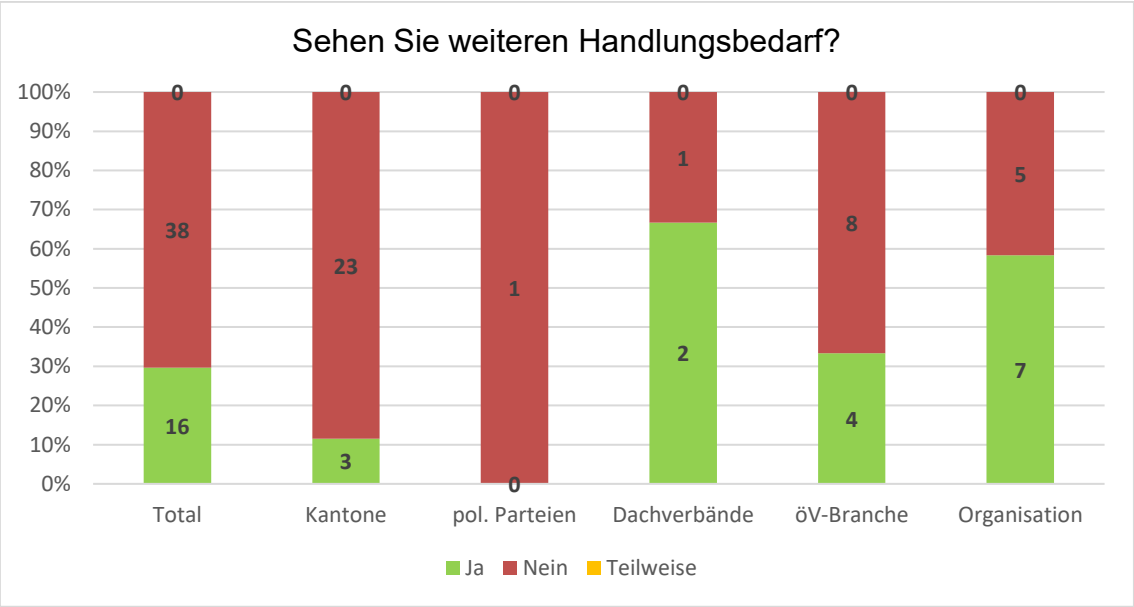
Die VBG und der ZVV sehen die vorgeschlagene Regelung eher als Informationsrecht denn als Mitwirkungsrecht an, wie dies in der neuen gesetzlichen Grundlage eigentlich vorgesehen ist. Sie und die Stadt Winterthur verlangen, dass die geplanten Investitionen und Investitionspläne sowie die Mitwirkungsrechte aktiv und vorgängig bekanntgegeben werden.

In 9 Stellungnahmen wird diese Frage mit **NEIN (nicht hinreichend)** beantwortet. Wie die SVP und der SGV fordern auch economiesuisse, Cargo Forum Schweiz, IG DHS, RailCare, VAP, die Handelskammer beider Basel und sciencesuisse, die Mitwirkungsrechte der für den Netzzugang Antragsberechtigten und Verlader bei der Fahrplangestaltung auf den Umgang mit Baustellen und Betriebsstörungen auszudehnen.

Frage 6: Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Grundtenor

Zu dieser Frage nehmen 54 von 80 Eingaben inhaltlich Stellung. Eine Minderheit (16 von 54) erkennt weiteren Handlungsbedarf.



Im Einzelnen

Die Kantone NE, VD, AG, SO, UR sowie die SPS, die SBB, der VöV, die BLS AG und transfair verlangen, dass die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen nicht unbeschränkt öffentlich zugänglich gemacht werden dürfen. Die BLS AG schlägt vor, dass der Zugang mittels Login bei der TVS beantragt werden kann.

Die FART regt an, die Kosten, die den ISB durch die zusätzlichen Mitwirkungsrechte entstehen können, tief zu halten.

Die Thurbo AG und die SOB fordern, dass die ISB eine Entschädigung erbringen, wenn sie eine Sperrung nicht rechtzeitig bekannt geben. Cargo Forum Schweiz verlangt, dass auch Verladern für die Mehrkosten des sperrungsbedingten Ersatzverkehrs und der mit der Umleitung verbundenen Fahrleistungen eine Entschädigung gewährt wird. Zudem seien ihnen beim Umgang mit Baustellen, Streckensperrungen und bei der Führung des Infrastrukturregisters Mitwirkungsrechte einzuräumen.

Der VAP, economiesuisse, scienceindustries und die Handelskammer beider Basel bemängeln, dass der aktuelle Entwurf die inhaltliche Prüfung der Investitionsvorhaben durch die RailCom ausschliesst.

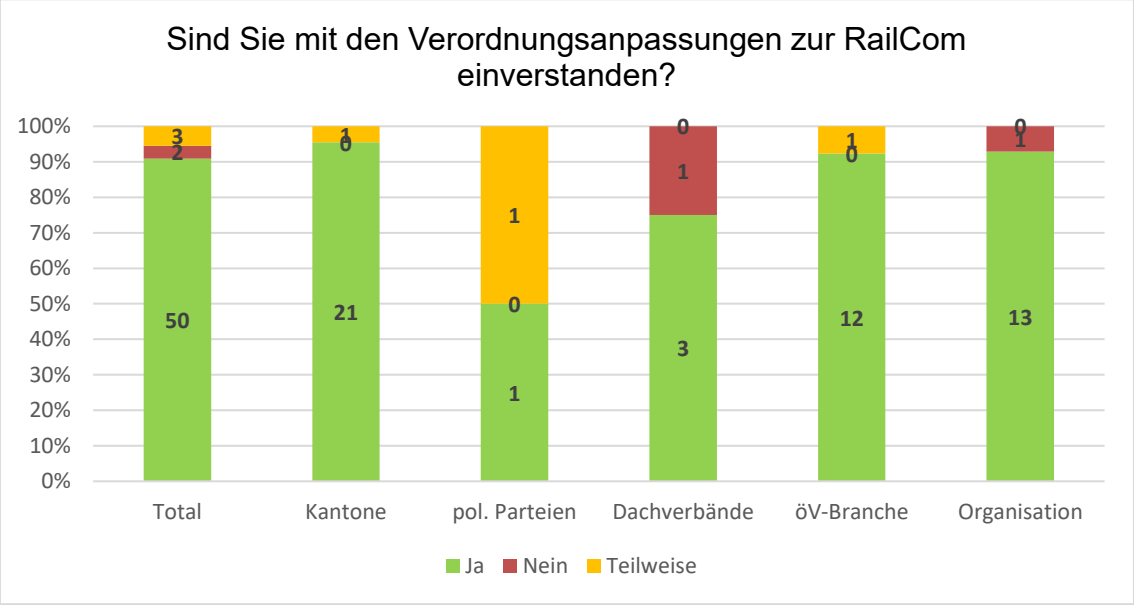
Die WEKO verlangt, dass das Mitwirkungsrecht und die damit verbundene Koordination auf das eigens für diesen Zweck notwendige Zusammenwirken zu beschränken sei.

3.4 Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

Frage 7: Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Grundtenor

55 von 80 Eingaben nehmen inhaltlich zu dieser Frage Stellung. Die überwiegende Mehrheit (50 von 55) ist mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden. 2 von 55 Stellungnahmen kritisieren die Verordnungsanpassungen. 3 von 55 Antworten erklären sich teilweise damit einverstanden.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben insgesamt 55 Teilnehmende diese Frage beantwortet, davon 21 Kantone (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, NE, GE, JU), 1 Partei (SP), 2 Dachverbände der Wirtschaft (SGB, SGV), 12 Vertreter der öV-Branche (BLS AG, FART, RhB, SBW, SOB, SZU, Thurbo AG, TPF, transN, VBG, VBZ, ZVV) sowie 13 weitere Organisationen (darunter LITRA, VAP, VöV, transfair etc.).

Die meisten Kantone sowie die weiteren Teilnehmenden, die diese Frage mit **JA** beantworten, begrüssen die Stärkung der SKE (die neu als RailCom bezeichnet wird) bzw. haben keine Bemerkungen dazu. Der Kanton Neuenburg weist darauf hin, dass die RailCom neben ihrer Rolle als Regulierungsbehörde neu auch als Aufsichtsbehörde amtet.

TEILWEISE einverstanden mit den Vorschlägen zur Stärkung der SKE sind 3 Teilnehmende, davon 1 Kanton (FR), 1 Partei (SVP) und 1 Vertreter der öV-Branche (SBB).

Der Kanton FR fürchtet einen hohen administrativen Aufwand und hohe Kosten. Die maximale Gebühr je Arbeitsstunde (Fr. 250.–) erachtet der Kanton als zu hoch.

Die SVP erachtet es als nicht notwendig, der SKE viele zusätzliche Aufgaben zu übertragen, da sie in ihrer heutigen Form nur wenig beansprucht werde.

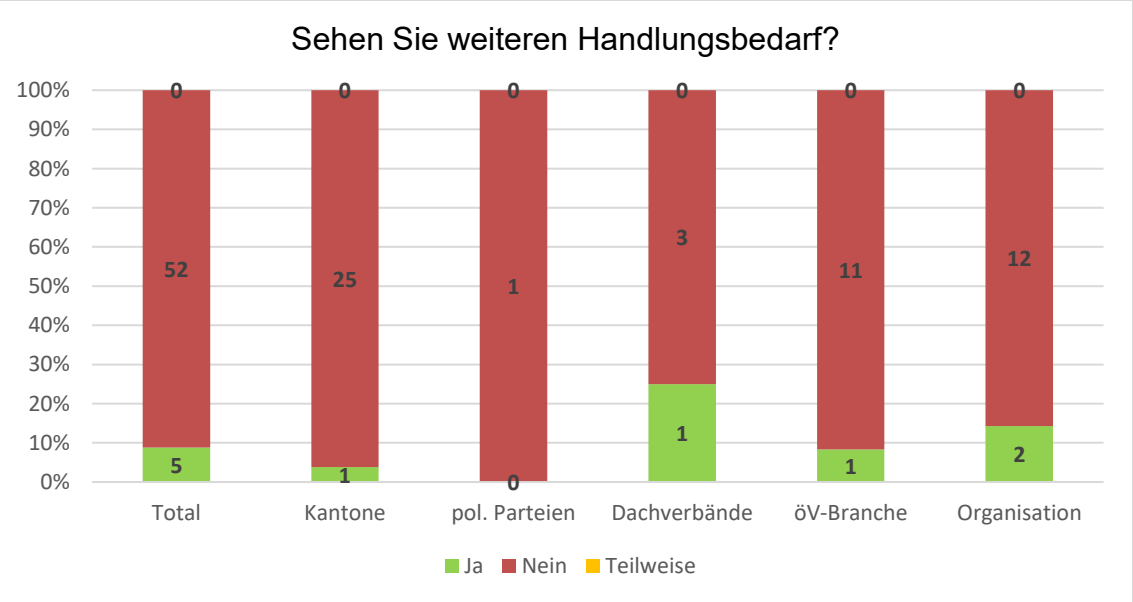
Die SBB bemängelt, dass die RailCom bei Verletzungen des Mitwirkungsrechts endgültig entscheidet; im Normalfall können ihre Entscheide jedoch nach dem Gesetz mit Beschwerde angefochten werden.

Diese Frage mit **NEIN** beantwortet haben 2 Teilnehmende, nämlich die SAB und die AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung. Beide teilen die Ansicht, dass die RailCom zu wenig Kompetenzen habe. So müsste sie auch die Einhaltung der Vorgaben zur Grundversorgung prüfen können.

Frage 8: Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Grundtenor

Zu dieser Frage beziehen 57 von 80 Antworten inhaltlich Stellung. Die grosse Mehrheit davon (52 von 57) sieht keinen weiteren Handlungsbedarf in Bezug auf die RailCom. 5 von 57 Teilnehmenden erkennen weiteren Handlungsbedarf.



Im Einzelnen

Der Kanton Neuenburg schlägt vor, dass Rekurse zunächst vom BAV analysiert werden, bevor sie an die RailCom gelangen; diese Massnahme soll verhindern, dass die RailCom mit Beschwerden überschwemmt wird.

Die BLS AG würde es begrüssen, wenn die RailCom mit Instrumenten und Möglichkeiten ausgestattet würde, die ihr erlauben, einen Regelverstoss oder diskriminierendes Verhalten eines Unternehmens oder einer Partei entsprechend (in Form einer Vorwarnung und später mit konkreten Sanktionen bis hin zu Strafzahlungen) zu ahnden.

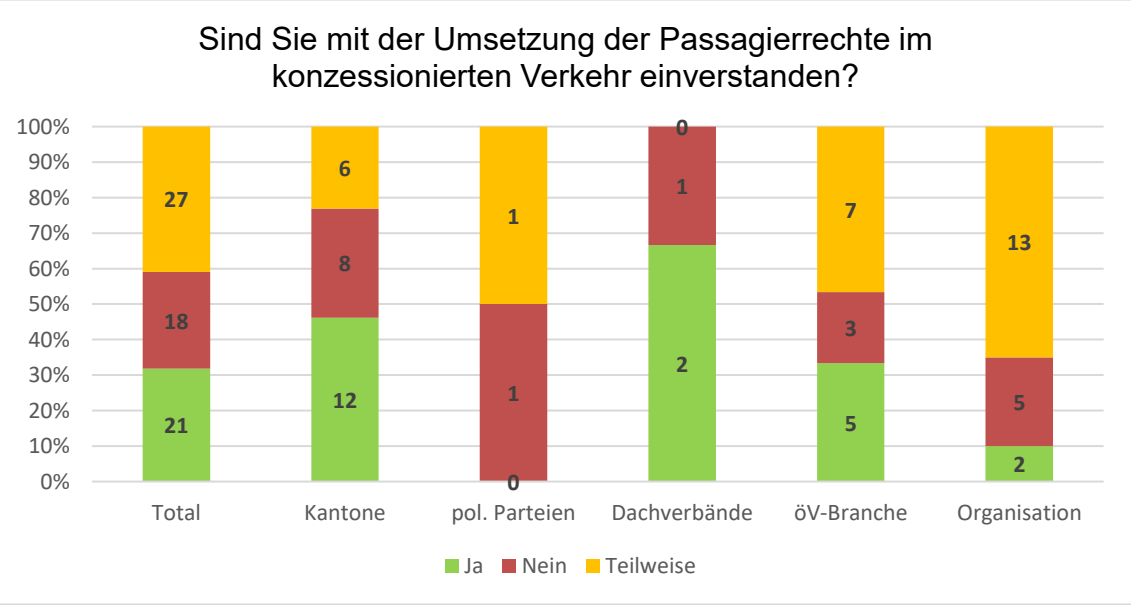
transfair gibt zu bedenken, dass die Annäherung an das EU-Recht im Bereich der Anstellungsbedingungen keinesfalls zu einer automatischen Annäherung an allfällig schlechtere EU-Vorgaben führen dürfe.

3.5 Passagierrechte

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

Grundtenor

Inhaltlich befassen sich 66 von 80 Stellungnahmen mit dieser Frage. 21 von 66 Stellungnahmen sind mit der Umsetzung der Passagierrechte in der aktuellen Form einverstanden. 27 Stellungnahmen sind teilweise einverstanden. 18 von 66 Stellungnahmen lehnen die Art der Umsetzung der Passagierrechte ab.



Im Einzelnen

Mit **JA** antworten 21 Stellungnahmen auf diese Frage, davon 12 Kantone (BE, UR, SZ, SO, SH, AR, GR, VD, VS, NE, GE, JU), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Schweizerische

Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV), 5 Vertreter der öV-Branche (BLS AG, FART, RhB, SOB, TPF) sowie 2 weitere Organisationen (RAILplus, transfair).

Die Kantone BE, SH und SO erachten die Umsetzung als sachgerecht und im internationalen Kontext für angemessen, der Kanton VD hält sie im allgemeinen Kontext der Branche als angemessen.

Die BLS AG und die FART betonen, dass eine einheitliche Regelung innerhalb der Branche von grösster Bedeutung sei.

Die RhB und RAILplus geben zu bedenken, dass Gebirgsbahnen öfter höherer Gewalt ausgesetzt sind.

Die TPF und die Thurbo AG weisen darauf hin, dass die Informationspflicht zu Fahrplänen und Bedingungen der Fahrt zu den günstigsten Preisen die stetig zunehmende Zahl an automatischen Ticketingangeboten, z. B. Apps wie Fairtiq, bei denen der günstigste Preis erst im Nachhinein berechnet wird, zu wenig berücksichtige.

transfair betont, dass verhindert werden müsse, dass die Transportunternehmen (TU) die zusätzlichen Kosten, die ihnen als Folge der neuen Vorgaben entstehen, an anderer Stelle (Personal) einsparen würden. Personalressourcen und Ausbildungsmassnahmen müssten weiterhin sichergestellt sein. Unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Grundlagen und um Missbräuche zu verhindern sollten die TU zudem die Anträge auf Fahrpreisentschädigung auswerten dürfen.

TEILWEISE einverstanden mit den Vorschlägen sind 6 Kantone (ZH, FR, BS, BL, TG, TI), 1 Partei (SP), 7 Vertreter der öV-Branche (PostAuto Schweiz AG, SZU, Thurbo AG, transN, VBG, VBZ, ZVV) und 13 weitere Organisationen (ch-direct, FRC, LITRA, SKS, SWISSRAIL, VöV, VCS, acsi, EKK, Handelskammer beider Basel, Pro Velo, Stadt Winterthur sowie eine Privatperson).

Mit **NEIN** haben 18 Teilnehmende auf diese Frage geantwortet, davon 8 Kantone (LU, OW, NW, GL, ZG, AI, SG, AG), 1 Partei (SVP), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 3 Vertreter der öV-Branche (MGB, SBW, SBB) und 5 weitere Organisationen (IGöV, Pro Bahn Schweiz, SBS, AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung sowie eine Privatperson).

Der Kanton NW lehnt die Umsetzung der Passagierrechte grundsätzlich ab.

Die Kantone FR, NW und BS, AI sowie transN befürchten hohe zusätzliche Kosten, die auch auf die Besteller zurückfallen könnten.

Der Kanton TI verlangt klärende Angaben darüber, welche Verkehrsarten von den Passagierrechten betroffen sind und welche Aufgaben und Verantwortungen jeder Akteur innehat.

Die SPS, PostAuto, SZU, transN, VBG, VBZ, ZVV, ch-direct, LITRA, VöV, Stadt Winterthur, SBW, SBB, MGB, Thurbo AG kritisieren die Unterscheidung zwischen der vollen Rückerstattung des Fahrpreises ab der ersten Minute, wenn der Zweck der Reise nicht mehr erfüllt werden kann, und einer Entschädigungszahlung ab 60 Minuten Verspätung. Zudem erachten der Kanton UR, SPS, SKS,

VCS, acsi, EKK, IGöV, transfair, Pro Bahn Schweiz sowie eine Privatperson, dass der Mindestbetrag von zehn Franken, unter dem keine Entschädigungen geschuldet sind, als zu hoch angesetzt. Sie fordern einen tieferen Mindestbetrag (z. B. 5 Franken). Der Kanton NE, die SAB, die AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Pro Bahn Schweiz und die IGöV würden Entschädigungszahlungen ab kürzeren Verspätungen begrüssen. transN, der Kanton LU und die Stadt Winterthur, SBW kritisieren zudem den Entschädigungsanspruch in einer Reisekette, wenn es in einem Teilabschnitt nur zu einer kurzen Verspätung kommt, am Ende der Reisekette jedoch eine kumulierte Verspätung von über 60 Minuten und dadurch ein Anspruch auf Entschädigung entsteht. Die Stadt Winterthur, SBW und eine Privatperson fordern, dass die Verspätung am Ende einer ganzen Reisekette zu keinen Entschädigungsansprüchen führen soll.

PostAuto, SZU, transN, VBG, VBZ, ZVV, ch-direct, VöV, die Stadt Winterthur, SBW, SBB, MGB, Thurbo AG fordern, dass die ISB die personenbezogenen Daten auf Anträgen für eine Fahrpreisentschädigung auswerten dürfen, um Missbräuche verhindern zu können.

PostAuto, SZU, transN, VBG, VBZ, VZZ, ch-direct, LITRA, VöV, die Stadt Winterthur, SBW, SBB, MGB, RhB, RAILplus, SOB und SBS verlangen, dass der Anspruch auf Entschädigung in Fällen höherer Gewalt wegfallen soll. SBS verlangt für Seilbahnen eine grundsätzliche Ausnahme von der Entschädigungsregelung.

Die SZU, transN, VBG, VBZ, ZVV, PostAuto, die Stadt Winterthur, SBW, MGB, RhB, SBB, Thurbo AG, LITRA, VöV, RAILplus und transfair verlangen die Inkraftsetzung der Passagierrechte auf den 1.7.2021.

Der Kanton FR regt an, die Verordnung dahingehend zu präzisieren, dass die Informationen, die vor der Fahrt erteilt werden müssen, elektronisch zur Verfügung gestellt werden sollen. Mehrere Kantone stellen infrage, ob die Informationspflicht im vorgegeben Detaillierungsgrad zielführend sei. Weiter verlangen die Kantone LU, ZG und SZ, SZU, VBG, VBZ, ZVV, die Stadt Winterthur und SBW, dass die Verfügbarkeit von Sitzen sowie von Liege- und Schlafwagen ausschliesslich im Fernverkehr angegeben werden muss. Auch andere Informationen, die vor der Fahrt bekanntzugeben sind, wie z. B. Aktivitäten, die voraussichtlich zu Störungen führen, werden mehrfach kritisiert.

Die SZU, VBG, VBZ, ZVV, PostAuto, SBB, Thurbo AG, VöV und ch-direct sind der Ansicht, dass dem Wort «Unterbringung» in Artikel 61*a* Absatz 2 Buchtstabe b das Adjektiv «angemessene» voranzustellen sei, wenn durch die Verspätung ein Aufenthalt von einer oder mehreren Nächten notwendig wird. Die Thurbo AG, SOB, transN und die Kantone LU, UR, OW, GL, ZG, SG, AG kritisieren, dass der Anspruch auf Entschädigung nicht nur bei dem die Verspätung verursachenden TU geltend gemacht werden könne. Deshalb sei ausschliesslich eine Branchenlösung in Betracht zu ziehen. Die Kantone AI und SO schlagen vor, zu prüfen, ob die Branche eine einzige übergeordnete Beschwerdestelle für die Schweiz schaffen könnte. EKK und SBW kritisieren die Vorschrift zur Massnahme, wonach die TU dazu verpflichtet sind, den Reisenden im Falle von Verspätungen Erfrischungen und Mahlzeiten anzubieten. Die EKK schlägt stattdessen vor, dass diese Verpflichtung erst ab einer Verspätung von 120 Minuten gelten soll und mit weniger einschränkenden Bedingungen.

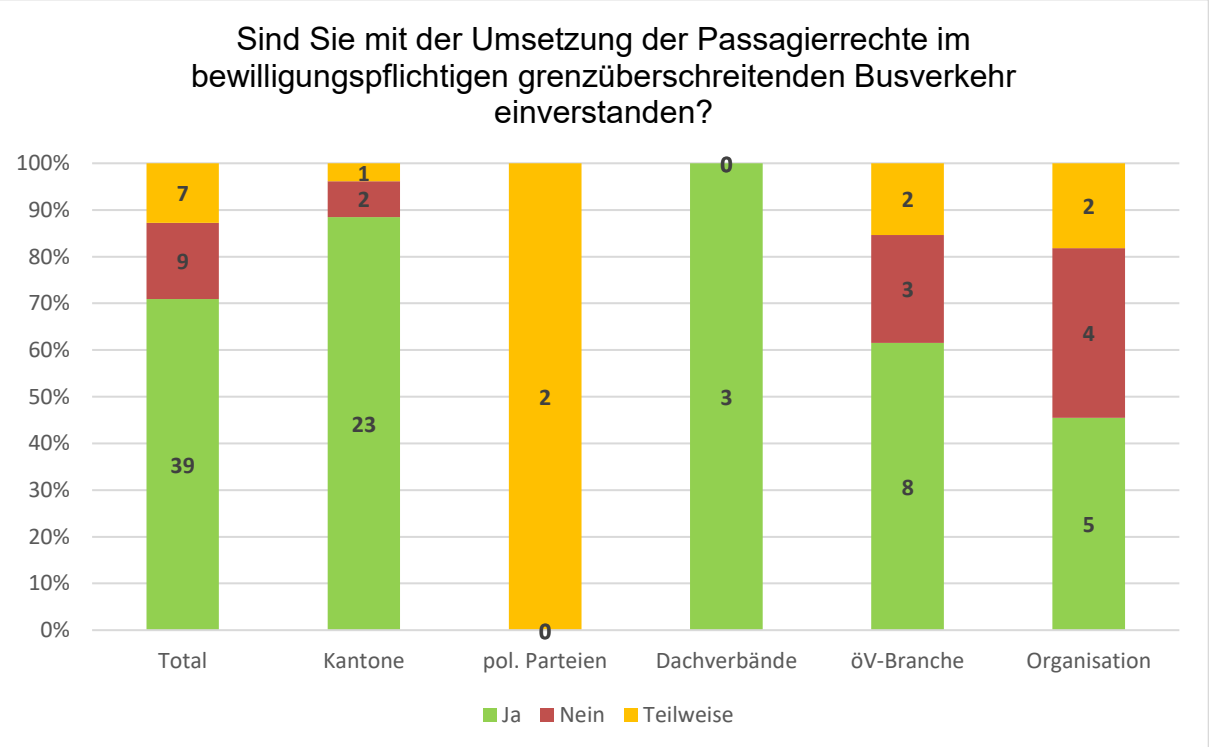
SKS und acsi fordern die Übernahme der künftigen EU-Passagierrechte, über die die EU derzeit berät.

Pro Velo fordert, dass auch Fahrradbillette rückerstattet werden sollen. Die Stadt Winterthur und die SBW wünschen, dass unpersönliche Fahrausweise, Abonnemente oder stark rabattierte Angebote im Orts- und Agglomerationsverkehr von der Erstattungsregelung ausgenommen werden.

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

Grundtenor

55 von 80 Antworten nehmen zu dieser Frage Stellung. Eine grosse Mehrheit (39 von 55) ist mit der Umsetzung der Passagierrechte im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr einverstanden. 7 von 55 Stellungnahmen erklären sind teilweise einverstanden. 7 von 55 Rückmeldungen sind ablehnend.



Im Einzelnen

Mit **JA** äussern sich 39 Teilnehmende, davon 23 Kantone (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU), 2 Dachverbände der Gemeinden, Städte und

Berggebiete (SAB, Schweizerischer Städteverband), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV), 8 Vertreter der öV-Branche (BLS AG, FART, RhB, SBW, SZU, VBG, VBZ, ZVV) und 5 weitere Organisationen (VCS, AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, Handelskammer beider Basel, RAILplus, transfair).

Die BLS AG und transfair fordern in ihren Stellungnahmen, dass sowohl im konzessionierten Verkehr als auch im bewilligungspflichtigen grenzüberschreitenden Busverkehr im Grundsatz die gleichen Regeln gelten und angewandt werden sollen.

TEILWEISE einverstanden sind 7 Teilnehmende, darunter 1 Kanton (VD), 2 Parteien (SPS, SVP), 2 Vertreter der öV-Branche (PostAuto, transN) und 2 weitere Organisationen (Pro Bahn Schweiz, Pro Velo).

Mit **NEIN** sind 9 Stellungnahmen eingegangen, darunter 2 Kantone (NW, AI), 3 Vertreter der öV-Branche (SBB, SOB, Thurbo AG) sowie 4 weitere Organisationen (LITRA, SWISSRAIL, VöV und eine Privatperson).

Die Kantone VD und AI sowie die SPS kritisieren die Unterscheidung zwischen der Verspätung bei der Abfahrt (bewilligungspflichtiger grenzüberschreitender Busverkehr) und bei der Ankunft (konzessionierter Verkehr). SBB, SOB, Thurbo AG, PostAuto, LITRA, VöV Pro Bahn Schweiz und eine Privatperson lehnen die Unterscheidung bei der Entschädigungsregelung ganz allgemein ab. Die SVP ist der Ansicht, dass Passagierrechte im Fernbusverkehr gleich zu behandeln seien, wie Passagierrechte im Schienen- oder Luftverkehr. Aus diesem Grund fordert die SVP, diese Fragen konzeptionell ganzheitlich aufzugleisen und gesondert zu behandeln.

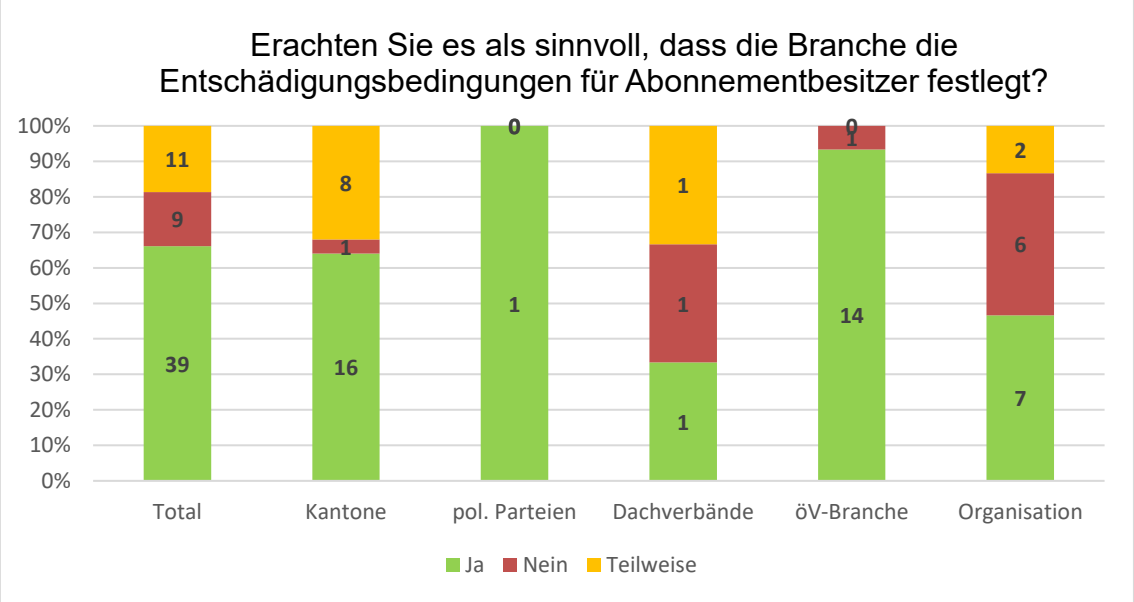
Pro Velo weist darauf hin, dass die Rückerstattungsregelung auch für Fahrradbillette gelten soll und Fahrräder auch dann an den Zielort gebracht werden müssen, wenn der Bus wegen einer Panne betriebsunfähig wird und die Weiterfahrt über eine alternative Reiseroute mit Ersatzfahrzeugen angeboten wird.

Der Kanton AI regt an, dass der bewilligungspflichtige grenzüberschreitende Busverkehr bei Verspätungen wegen höherer Gewalt ebenso der Entschädigungsregelung untersteht, wie dies im konzessionierten Verkehr angedacht ist.

Frage 11: Erachten Sie es als sinnvoll, dass die Branche die Entschädigungsbedingungen für Abonnementbesitzerinnen und -besitzer festlegt?

Grundtenor

59 von 80 Teilnehmenden haben sich konkret zu dieser Frage geäussert. Eine Mehrheit (39 von 59) erachtet es als sinnvoll, dass die Entschädigungsbedingungen für Abonnementsbesitzerinnen und -besitzer von der Branche festlegt werden. 11 Teilnehmende erklären sich teilweise einverstanden, 9 von 59 Antworten beurteilen den Vorschlag negativ.



Im Einzelnen

Mit **JA** sind 39 Stellungnahmen eingegangen, davon 16 Kantone (ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, GL, ZG, AI, SG, GR, AG, TG, TI, GE, JU), 1 Partei (SP), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV), 14 Vertreter der öV-Branche (BLS AG, FART, PostAuto, RhB, SBW, SBB, SOB, SZU, Thurbo AG, TPF, transN, VBG, VBZ, ZVV) sowie 7 weitere Organisationen (LITRA, SBS, SWISSRAIL, VöV, Handelskammer beider Basel, RAILplus, transfair).

Für die Kantone UR, SZ, ZG ist es nicht nachvollziehbar, wieso die Branche die Entschädigungsbedingungen nur für Abonnemente festlegen können solle. Der Kanton TG schlägt vor, bei Abonnementen gar keine Entschädigungsregelung vorzusehen.

TEILWEISE einverstanden erklären sich 11 Teilnehmende, darunter 8 Kantone (FR, SO, BS, BL, SH, AR, VD, NE), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Schweizerischer Städteverband), sowie 2 weitere Organisationen (Pro Bahn Schweiz, VCS).

Mehrere Kantone erachten den Vorschlag, dass die Entschädigungsbedingungen für Abonnemente von der Branche festgelegt werden sollen, grundsätzlich als sinnvoll. Problematisch empfinden einige allerdings, dass die TU nur ein begrenztes Interesse daran haben dürften, zügig zu einer einheitlichen, transparenten Lösung zu gelangen. Aus diesem Grund wünschen mehrere Kantone eine proaktive Haltung des BAV, damit die Entschädigungsbedingungen zeitnah erarbeitet werden können. Der Kanton NE wünscht, dass die Vorgaben in der Verordnung selbst festgeschrieben und nicht von der Branche festgelegt werden sollen. Ausserdem schlägt dieser Kanton auch vor, die Entschädigung in Form einer Ermässigung auf den Preis für das Abonnement der nachfolgenden Periode zu gewähren.

Der Schweizerische Städteverband fordert zwei Jahre Zeit für die Festlegung der Bedingungen.

Der VCS verlangt, dass im Wortlaut der Verordnung ausdrücklich erwähnt wird, dass die Entschädigungsbedingungen von der Branche festgelegt werden.

Mit **NEIN** haben 9 Teilnehmende diese Frage beantwortet. Dazu zählen 1 Kanton (NW), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (SAB), 1 Vertreter der öV-Branche (MGB) und 6 weitere Organisationen (FRC, IGöV, SKS, AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung, acsi sowie eine Privatperson).

SAB und AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung bemängeln, dass die Branche Abonnementbesitzerinnen und -besitzer bereits heute schlechter als angemessen behandle und eine Branchenlösung deshalb keine geeignete Lösung sei.

FRC und acsi wünschen klarere Leitlinien des Bundesrates für eine Umsetzung durch die Branche. Zudem verlangen sie, dass das BAV bei der Festlegung der Entschädigungsbedingungen ein grösseres Mitspracherecht erhält. Auch für die SKS ist es notwendig, das in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehene Prüfungsrecht des BAV zu erweitern. Beispielsweise soll das BAV prüfen können, ob die Fahrgäste tatsächlich entschädigt worden sind.

Die SKS verlangt eine einfachere und klarere Regelung für Abonnementbesitzerinnen und -besitzer.

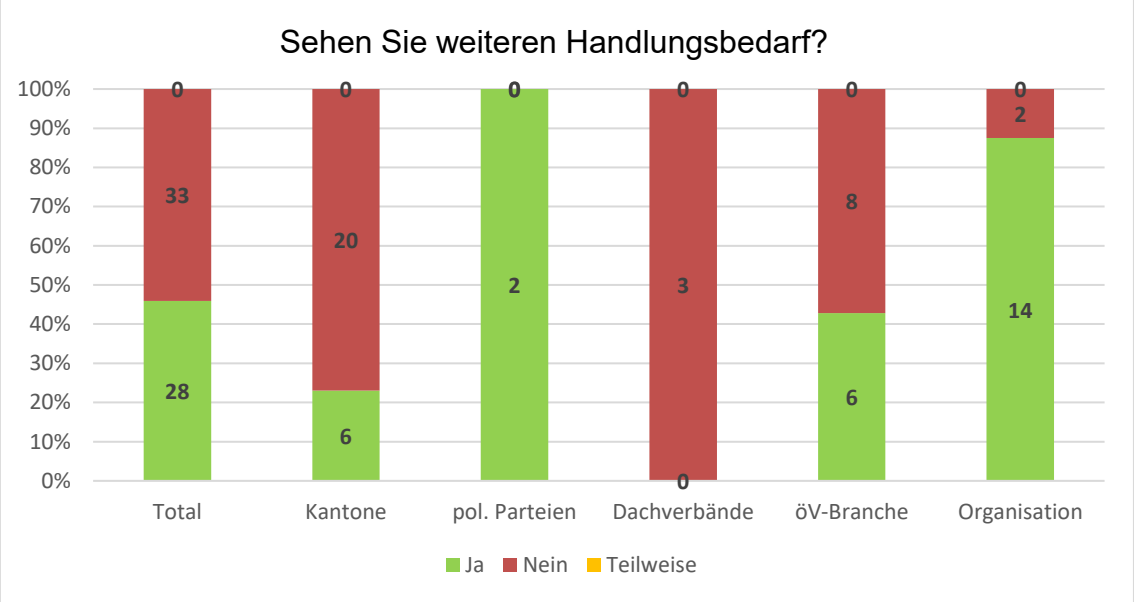
Zusätzlich wünschen SKS und FRC ein Beschwerderecht für Konsumentenorganisationen.

Die IGöV und die SPS fordern, dass die Rahmenbedingungen gesetzlich so festgelegt werden, dass sämtliche Verspätungen innerhalb der Gültigkeitsdauer des Abonnements zusammengerechnet werden dürfen, um die Entschädigung, sofern sie über dem festgelegten Mindestbetrag liegt, einfordern zu können. Damit soll vermieden werden, dass Abonnementbesitzerinnen und -besitzer prinzipiell leer ausgehen.

Frage 12: Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Grundtenor

61 von 80 Stellungnahmen sind auf diese Frage eingegangen. Knapp die Hälfte davon (28 von 61) sieht weiteren Handlungsbedarf. 33 von 61 Positionen erkennen keinen zusätzlichen Handlungsbedarf.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben sich 28 Teilnehmende geäussert, davon 6 Kantone (LU, UR, SZ, ZG, SO, NE), 2 Parteien (SPS, SVP), 6 Vertreter der öV-Branche (FART, MGB, PostAuto, SBB, SOB, Thurbo AG) und 14 weitere Organisationen (darunter LITRA, SBS, SWISSRAIL, VAP, VöV, VCS).

Der hier von den Teilnehmenden erwähnte Handlungsbedarf wird grösstenteils auch schon von anderen Teilnehmenden unter den vorangehenden Fragen genannt, weshalb diverse Punkte in die Auswertungen der beiden Fragen 9 und 11 aufgenommen wurden.

Die SPS, die Thurbo AG und die SOB erwähnen, dass die Frage der Regressnahme der EVU gegenüber den ISB in der Vernehmlassungsvorlage gänzlich ausgeklammert werde. Weiter ist die SPS der Ansicht, dass ein EVU dazu verpflichtet werden soll, ab einer gewissen Verspätung bzw. bei einem Zugausfall auch Ersatztransporte anzubieten. Zudem fordern SPS und VCS bessere Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern und Kinderwagen im Zug. Beide bedauern, dass die Verordnung den OBI-Gesetzesartikel nicht näher präzisiert. Ebenfalls wünschen sie, dass bei einer künftigen Rollmaterialbeschaffung mehr Raum für die Gepäckmitnahme im Zug einberechnet wird. Auch die kurzzeitige Gepäckeinlagerung an Bahnhöfen sollte gemäss diesen beiden Teilnehmenden verbessert werden.

Pro Velo bringt konkrete Anliegen zum Platzangebot für Fahrräder in Zügen und Bussen ein. Ebenfalls verlangt diese Organisation eine Verbesserung der Situation bei den Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen und Busstationen. Zudem bringt sie Anliegen zum Velo-Pass ein und verlangt bessere Informationen und Statistiken zur Fahrradmitnahme in Bussen und Zügen.

FRC verlangt, dass das BAV die eingesetzte Technologie für die Abwicklungen der Entschädigungen überwache, insbesondere mit einem kritischen Blick auf einen möglichen Missbrauch bei der Datenverwendung.

Der Handelskammer beider Basel ist es ein Anliegen, dass die Passagierrechte nicht über eine funktionale Harmonisierung mit dem EU-Recht hinausgehen und dadurch hiesige EVU zusätzlich finanziell und administrativ belasten.

Die SVP bemängelt, dass Entschädigungen für Umleitungen und Ersatzverkehre von der Bahn auf den LKW nur ungenügend geregelt seien. Cargo Forum Schweiz, VAP und scienceindustries verweisen darauf, dass die Rechte der Kunden im Güterverkehr allgemein weniger gut ausgebaut seien; sie wünschen deshalb eine grundsätzliche Revision dieser Rechte, um die Wettbewerbsfähigkeit des Bahngüterverkehrs zu verbessern.

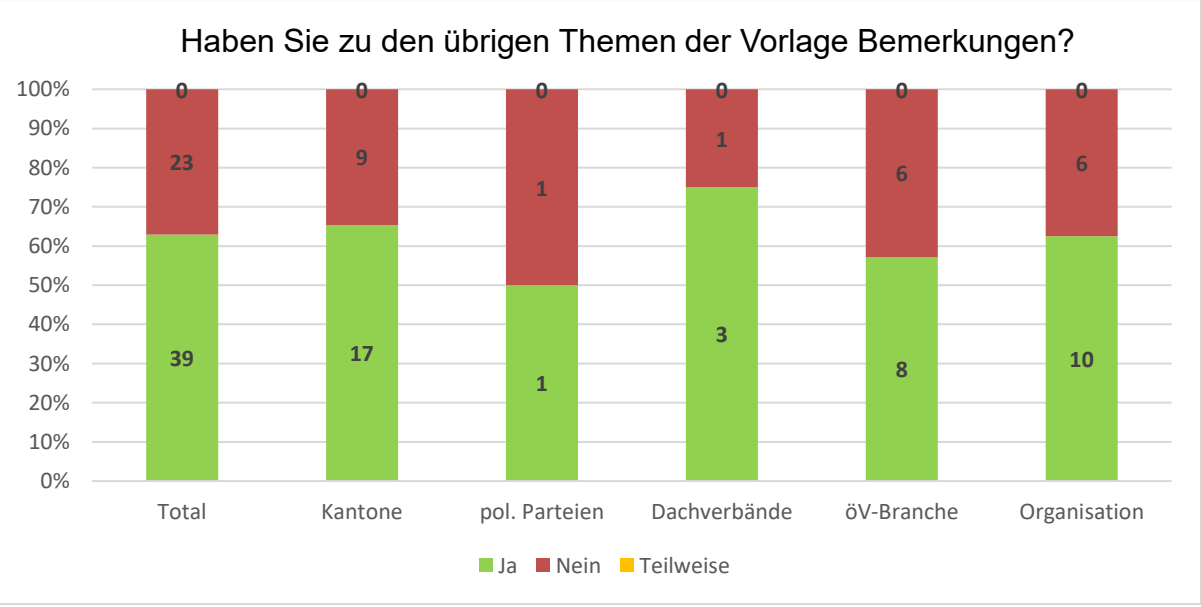
Weitere 33 Teilnehmende erkennen keinen zusätzlichen Handlungsbedarf.

3.6 Weitere Bemerkungen:

Frage 13: Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Grundtenor

62 von 80 Antworten sind auf diese Frage eingegangen. 39 von 62 Stellungnahmen bringen weitere Bemerkungen zur Vorlage ein, 23 von 62 Teilnehmenden haben keine weiteren Bemerkungen.



Im Einzelnen

Mit **JA** beantworten diese Frage 39 Teilnehmende, davon 17 Kantone (ZH, BE, LU, UR, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, AG, TG, TI, VD, NE), 1 Partei (SVP), 1 Dachverband der Gemeinden, Städte und Berggebiete (Schweizerischer Städteverband), 2 Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGV), 8 Vertreter der öV-Branche (SBW, SBB, SOB, SZU, Thurbo AG, VBG, VBZ, ZVV) sowie 10 weitere Organisationen (IG DHS, VAP, VöV, WEKO).

Diverse Kantone sind nicht mit der Vermutung einverstanden, dass Flughafentransfers das Verkehrsangebot «ergänzten». Die Kantone ZH, UR, TI sowie SBW, SZU, VBG, VBZ, ZVV und die Stadt Winterthur verlangen, den Wortlaut unverändert bei «nicht wesentlich konkurrenzieren» zu lassen. Andere Kantone (BE, LU, GL, SO, BS, BL, SG, AR, SG, AG, TG, VD, NE) und der Schweizerische Städteverband fordern, dass auch für Flughafentransfers der Nachweis zu erbringen sei, dass es sich um eine Angebotsergänzung handle. Die SOB und die Thurbo AG fordern, dass den TU die Konzessionsgesuche für Flughafentransfers auch künftig zur Vernehmlassung zugestellt werden.

Der Kanton FR kritisiert, dass die Vernehmlassung zu viele unterschiedliche Themen aufgreife und dass die Erläuterungen es nicht ermöglichen würden, die tatsächlichen Auswirkungen der Änderungen beurteilen zu können. Die SVP wünscht, solche Themen aus der Vorlage auszuklammern, die nichts mit der Bahninfrastruktur zu tun haben.

Economiesuisse, SGV, Cargo Forum Schweiz, IG DHS, RAILcare, VAP und scienceindustries wünschen bei den Entschädigungen für Umleitungen und Ersatzverkehre von der Schiene auf die Strasse eine Gleichbehandlung von Verladern und EVU.

SBB, VöV, WEKO äussern sich bei dieser Frage zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene, wie dies mehrere Teilnehmende bereits unter den Fragen 3 und 4 getan haben. Die SBB ist grundsätzlich gegen die Aufnahme eines entsprechenden Artikels in die GüTV, erachtet die rechtliche Grundlage als ungenügend und fordert die Streichung des Artikels. Alternativ schlägt die SBB eine Anpassung vor (vgl. Frage 4). Die WEKO regt an, dass die Pflicht zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen nur in denjenigen Bereichen im Gütertransport auf der Schiene Anwendung finden sollte, bei denen ein faktisches oder natürliches Monopol bzw. eine wesentliche Einrichtung vorliegt, und die Dienstleistung demzufolge nur von einem einzelnen Anbieter erbracht wird.

Die SBB weist ausserdem darauf hin, dass Annex VII der Richtlinie 2012/34/EU[3] nicht vollständig umgesetzt werde und wünscht zusätzliche Erklärungen zu einer möglichen kompletten Umsetzung.

Der VöV gibt zu bedenken, dass den Antragstellerinnen aktuell nur dann Einschränkungen unterbreitet werden müssen, wenn es sich um Baustellen handelt, auf denen an mehr als an sieben aufeinanderfolgenden Tagen gearbeitet werde. Insbesondere der Güterverkehr sei jedoch auch dann stark von

[3] Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. 343 vom 14.12.2012, S. 32.

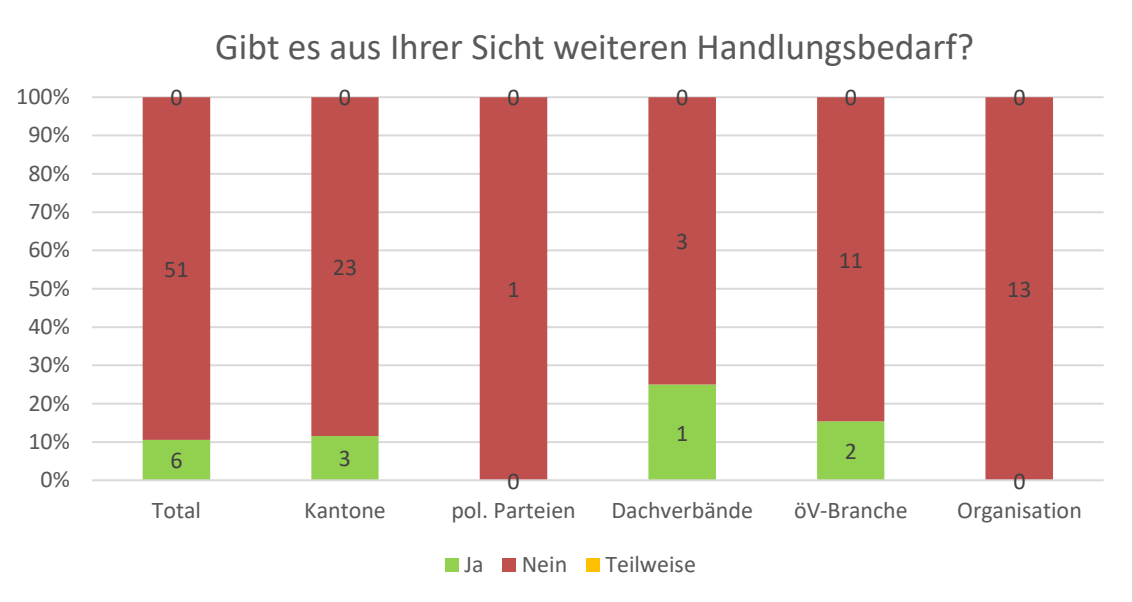
solchen Einschränkungen betroffen, wenn während mehrerer Wochen nur an einzelnen Tagen gearbeitet werde.

23 Teilnehmende haben ausdrücklich keine weiteren Bemerkungen zu den übrigen Themen der Vorlage.

Frage 14: Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Grundtenor

57 von 80 Teilnehmenden sind auf diese Frage eingegangen. 6 von 57 haben weiteren Handlungsbedarf gemeldet. 51 von 57 haben keinen weiteren Handlungsbedarf signalisiert.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben 6 Teilnehmende auf diese Frage geantwortet, nämlich 3 Kantone (UR, ZG, NE), 1 Dachverband der Wirtschaft (SGV) sowie 2 Vertreter der öV-Branche (BLS AG, SBB).

Die Anliegen der Kantone UR und NE sowie des SGV wurden bereits weiter oben in diesem Bericht behandelt. Der Kanton ZG gibt zu bedenken, dass im öffentlichen Verkehr eine enorm hohe Regelungsdichte bestehe, welche seit Jahren mit jedem Reformschritt noch zunehme. Daher seien mit einer nächsten Reform die Gesetze und Verordnungen des öffentlichen Verkehrs kritisch auf unnötige Regelungen hin zu überprüfen und zu entschlacken.

Die BLS AG weist darauf hin, dass die Verknüpfung von Angeboten aus dem Einzelwagenladungsverkehr und dem Kombiniertem Verkehr nicht zulässig sei, da dies zu einer Wettbewerbsverzerrung führen könne. Getrennte Bilanzen wären hier nach Ansicht der BLS AG nicht zielführend, da die Bepreisung und Kostenzuteilung unterschiedlich gestaltet werden kann. Die RailCom sollte sich hierzu explizit einsetzen können und Möglichkeiten zur Kontrolle erhalten, inkl. Verhängung von Massnahmen bzw. Sanktionen.

Die SBB wünscht, dass eine Regelungslücke zum Parkieren auf P+Rail-Anlagen geschlossen werde. Zudem regt sie an, dass EVU im Rahmen von Prüfungen und Zustimmungen zu Nebenanlagen die Möglichkeit erhalten sollen, künftig Gebühren zu erheben.

Die verbleibenden 51 Teilnehmenden, die sich zu dieser Frage äussern, sehen keinen weiteren Handlungsbedarf.

Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren, nach Anspruchsgruppen gegliedert

Kantone / Cantons / Cantoni	
Abkürzung	**voller Name**
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques repésentés à l'Assemblée federale	
Abkürzung	**voller Name**
FDP.Die Liberalen	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
SPS	SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
SVP	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro

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	
Abkürzung	**voller Name**
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Städteverband SSV	Schweizerischer Städteverband
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia	
Abkürzung	**voller Name**
economiesuisse	economiesuisse
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband / Union patronale suisse / Unione svizzera degli imprenditori
SGB	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto	
Abkürzung	**voller Name**
BLS AG	BLS AG
FART	Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
MGB	Matterhorn Gotthard Verkehrs AG
PostAuto	PostAuto Schweiz AG
RhB	Rhätische Bahn AG
SBW	Stadtbus Winterthur
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo AG	Regionalbahn Thurbo AG
TPF	Transport publics firbourgeois Trafic
transN	Transport Publics Neuchâtelois SA
VBG	Verkehrsbetrieb Glatttal AG
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich
Tarifverbünde Schweiz / Communautés tarifaires Suisse / Le comunità tariffarie in Svizzera	
Abkürzung	**voller Name**
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund
Organisationen / organisations / organizzazioni	
Abkürzung	**voller Name**
	Cargo Forum Schweiz
ch-direct	Direkter Verkehr Schweiz
PROSE	Eisenbahntechnik Prose AG
FRC	Fédération romande des consommateurs
IG DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz

IGöV	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
	railCare AG
Pro Bahn	Pro Bahn Schweiz
SBS	Seilbahnen Schweiz
SKS	Stiftung für Konsumentenschutz, SKS
SWISSRAIL	Swissrail Industry Association
Trasse.ch	Trasse Schweiz AG
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
WEKO	Wettbewerbskommission
Diverse (Spontanäusserungen)	
Abkürzung	**voller Name**
	AG Berggebiet c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
acsi	Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera
	Handelskammer beider Basel
	cemsuisse
EKK	Eidgenössisches Büro für Konsumentenfragen
	Centre Patronal
	Pro Velo Schweiz
	RAILplus
	sciencesindustries
	Stadt Winterthur
	transfair
	Privatperson Andreas Gutweniger
	Privatperson Reto Planta

Anhang 2: 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?
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?