



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-



Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

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 MusterLeistungsvereinbarungen 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 (EiCom, ComCom, PostCom) wird die bisherige SKE in RailCom umbenannt. Die Grundsätze zu den Gebühren und Abgaben sowie zur Zusammenarbeit mit den zuständigen Regulierungsstellen der EU-Staaten werden neu auf Verordnungsebene festgelegt. Zudem tritt die neue Bezeichnung RailCom in der Verordnung an die Stelle der bisherigen Bezeichnung (Schiedskommission).

Die Stärkung der Regulierungsbehörde RailCom erfordert gemäss 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 Verordnungsebene zu regeln. Im Vordergrund stehen die praktischen Bedürfnisse der



Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

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 Kurzstudie¹ 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>



Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

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 ~~Eisenbahn~~ 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)



Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

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-



Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

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 Gepäcks 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