



Protokollauszug vom

02.10.2019

Departement Technische Betriebe / Stadtbus Winterthur:

Schweizerischer Städteverband betr. Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur
(OBI-Verordnung)

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.19.584-2

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Schreiben an den Schweizerischen Städteverband wird gutgeheissen.
2. Dieser Beschluss wird teilweise veröffentlicht.
3. Mitteilung an: Departement Technische Betriebe, Stadtbus Winterthur; Departement Kulturelles und Dienste; Stadtkanzlei; Finanzkontrolle.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Mit Schreiben vom 16. Juli 2019 hat der Schweizerische Städteverband seine Mitglieder eingeladen, zur Verordnung über die Bahninfrastruktur eine Stellungnahme einzureichen.

2. Prüfung der Vorlage

Im Grundsatz sind die Passagierrechte im Bereich der Eisenbahn unbestritten, welche vom EU-Passagierrecht betreffend Eisenbahnverkehr übernommen wurden. Mit der in der Vernehmlassung stehenden Verordnung werden jedoch diese Regelungen ohne Bedacht hinsichtlich Konsequenzen auf alle konzessionierten Verkehrsbetriebe (Stadtbus) ausgedehnt. Mittels Schreiben an den Städteverband werden die Vorbehalte des Stadtrates dargelegt.

3. Veröffentlichung

Dieser Beschluss wird gestützt auf § 23 Abs. 2 (Meinungsbildungsprozess) zeitlich koordiniert mit der Stellungnahme des Stadtrates in gleicher Thematik zu Händen des Bundesamtes für Verkehr (BAV) veröffentlicht. Damit wird dem Öffentlichkeitsprinzip i.S. von Ziffer 8 der Begründung des SRB vom 19.12.2018 Rechnung getragen.

4. Kommunikation

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen.

Der Stadtrat

Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Schweizerischer Städteverband
Herr Martin Tschirren
Monbijoustrasse 8
3001 Bern

2. Oktober 2019 SR.19.584-2

Verordnung über die Organisation der Bahn-Infrastruktur (OBI-Verordnung)

Sehr geehrter Herr Tschirren

Der Stadtrat von Winterthur dankt für die Möglichkeit, zur Vernehmlassungsvorlage betreffend OBI-Verordnung Stellung nehmen zu können.

Unser Augenmerk richtet sich auf die Auswirkungen für Stadtbus Winterthur als städtisches und regionales Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs.

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 wurden und werden die Anliegen des Agglomerationsverkehrs nicht berücksichtigt.

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 Abonnements gar eine Umkehr der Beweislast vor; es soll «glaubhaft

machen» ausreichend sein, weil mit Verbundfahrausweisen und Abonnements 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 ist deshalb keine Rückerstattung im Orts- und Agglomerationsverkehr bei unpersönlichen Fahrausweisen, Abonnements oder stark rabattierten Angeboten geschuldet; dies sollte entsprechend in die VO aufgenommen werden.

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 präzise 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.

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/Bestellerin können für höhere Gewalt nicht verantwortlich sein. Ein Haftungsausschluss bei höherer Gewalt ist deshalb in der Verordnung vorzusehen.

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 Unterbringungen 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 eingesetzten 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, ist die Speicherung der Daten 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 VO soll per 1.7.2020 in Kraft treten und umgesetzt werden. Das ist aus Gründen 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.

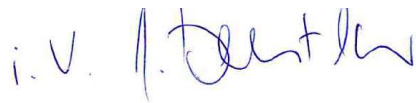
Mindestbetrag für eine Entschädigung

Im Agglomerationsverkehr ist 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.

Sehr geehrter Herr Tschirren, wir danken Ihnen bestens für die wertvollen Bemühungen und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Namen des Stadtrates

Der Stadtpräsident:

Handwritten signature in blue ink, appearing to read 'i.v. M. Künzle'.

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

Handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Simon'.

A. Simon

Mailkopie an:

info@staedteverband.ch