



Protokollauszug vom

23.10.2019

Departement Technische Betriebe / Stadtbus Winterthur:

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) betr.  
Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung)

IDG-Status: öffentlich

SR.19.714-2

---

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Das Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wird gutgeheissen.
2. 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 2. Juli 2019 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die interessierten Kreise 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 ans UVEK werden die Vorbehalte des Stadtrates dargelegt.

**3. Kommunikation**

Es ist keine Medienmitteilung vorgesehen.

# Der Stadtrat

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 grosstem 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.

### **Zweck der Fahrt**

Die Regelungen betreffend Fahrpreiserstattung und Fahrpreisschädigung sollten harmonisiert werden. Art. 21a PBG regelt die *Fahrpreiserstattung* bei einer Verspätung, Art. 21b PBG regelt die *Fahrpreisschädigung* 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 konkurrenzieren» 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:



M. Künzle

Der Stadtschreiber:



A. Simon