



**Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Bahnhofstrasse 15  
Postfach 3768  
6002 Luzern  
Telefon 041 228 51 55  
buwd@lu.ch  
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für Um-  
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-  
tion (UVEK)

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

Luzern, 29. Oktober 2019

Protokoll-Nr.: 1147

**Vernehmlassung zur Verordnung über die Organisation der Bahninfra-  
struktur**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

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

Freundliche Grüsse

Fabian Peter  
Regierungsrat

Beilage:

- ausgefüllter Fragenkatalog Kanton Luzern



## Stellungnahme des Kantons Luzern

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

#### Trassenvergabestelle

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

Ja.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

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

#### Systemführerschaft

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

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

#### Antrag 1

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



Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?  
Nein.

### **Mitwirkungsrechte**

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?  
Die Mitwirkungsrechte sind angemessen festgelegt. Wir unterstützen die formulierte Regelung für einen besseren Informationszugang durch die Infrastrukturbetreiberinnen.
6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?  
Nein.

### **Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)**

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

### **Passagierrechte**

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

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

#### **Antrag 2**

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



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

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

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

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

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

Ja.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja.

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

### **Weitere Bemerkungen:**

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

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



Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

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

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

Bei Flughafentransfers wird gemäss Verordnungstext bereits vermutet, dass sie die von der öffentlichen Hand durch Investitions- oder Betriebsbeiträge mitfinanzierten Angebote des regionalen Personenverkehrs ergänzen. Aus unserer Sicht kann hiervon jedoch nicht a priori ausgegangen werden: Werden Flughafentransfers in Gebiete angeboten, welche mit einmaligem Umsteigen mit dem Regional- und Fernverkehr regelmässig erreicht werden können, bringt der Flughafentransfer keinen massgeblichen Mehrwert für die Kunden.

Auch bei Flughafentransfers ist die Frage der Angebotsergänzung im Rahmen eines konzessionsrechtlichen Verfahrens im Einzelfall zu prüfen. Nur so erhalten die Kantone den nötigen Ermessenspielraum, um Flughafentransfers nach ihrem tatsächlichen Nutzen im Zusammenhang mit dem bereits bestehenden Angebot beurteilen zu können.

### **Antrag 3**

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

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.