



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

### **Trassenvergabestelle**

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

Für uns sind die Zuständigkeit und Aufgaben der Trassenvergabestelle (TVS) ausreichend klar definiert. Es werden mehrere Kompetenzen der TVS zugeordnet, z.B die Publizierung von Investitionsplänen. transfair ist der Meinung, dass die TVS die Investitionspläne der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) gemäss OBI-Gesetz publizieren soll und nicht für jedermann zugänglich macht. Wir begrüssen, dass die TVS einen diskriminierungsfreien Netzzugang gewährleistet und verlangen, dass die Zusammenarbeit mit den ISB zu keinen Benachteiligungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) führt.

2. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja, wir verlangen, dass für die von einem allfälligen Übergang betroffenen Mitarbeitenden von Trasse Schweiz AG zur neuen TVS mindestens gleichwertige Arbeits- und Pensionskassenbedingungen vorzusehen sind.

### **Systemführerschaft**

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

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. Wir begrüssen die Möglichkeit zur Auftragsübertragung gerade in den anstehenden technologiegetriebenen Entwicklungen. Damit soll verhindert werden, dass die Bahnen parallele und teure Projekte führen. Die RailCom sollte erst bei Streitigkeiten in Verträge zu Systemführerschaften eingreifen (gemäss OBI-Gesetz).

4. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.

### **Mitwirkungsrechte**

5. Erachten Sie die vorgeschlagene Konkretisierung der Mitwirkungsrechte als hinreichend?

Ja, wir unterstützen diese Konkretisierung. Die Anwendung der Mitwirkungsrechte soll auf bestehenden und für die EVU bekannten Regelungen abstützen (Leistungsvereinbarungsprozess).

6. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Nein.



## Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (neu RailCom)

7. Sind Sie mit den Verordnungsanpassungen zur RailCom einverstanden?

Ja, wir sind damit grundsätzlich einverstanden.

8. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Die RailCom muss erforderliche Informationen und Daten mit den anderen zuständigen Regulierungsstellen austauschen (sie nimmt die Aufgaben nach Art. 20 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010) wahr. transfair setzt sich für gute Arbeitsbedingungen für das schweizerische Bahnpersonal ein. Die in dieser Vernehmlassungsvorlage wiederholt geäußerte Annäherung an das EU-Recht soll zu keiner automatischen Annäherung im Bereich der Anstellungsbedingungen durch allfällig schlechtere EU-Vorgaben führen können. Die Personalverbände sollen weiterhin konsultiert werden, falls zu übernehmendes EU-Recht mögliche negative Konsequenzen für das Personal haben könnte. Weiter erwarten wir für den Übergang von der Schiedskommission (SKE) zu RailCom für das betroffene Personal mindestens gleichwertige Anstellungs- und Pensionskassenbedingungen.

## Passagierrechte

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

Ja, wir begrüßen, dass die Rechte der Passagiere weiterentwickelt werden, und dass eine Rechtsgrundlage zu Beschwerden, Fahrpreisschädigungen und Unterstützung bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft geschaffen wird. Es soll aber verhindert werden, dass die zusätzlichen Kosten bei den Transportunternehmen (TU) wegen den neuen Vorgaben zu Sparmassnahmen an anderer Stelle (Personal) bei den TU führen. Wir weisen darauf hin, dass diese Erweiterung der Dienstleistungen für die TU mit einer höheren Belastung beim Personal einhergeht. Entsprechende Personalressourcen und Ausbildungsmassnahmen müssen sichergestellt werden. Unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Grundlagen und um Missbräuche zu verhindern sollen ausserdem die Anträge auf Fahrpreisschädigung durch die TU ausgewertet werden können.

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

Ja, wir sind grundsätzlich damit einverstanden. Bspw. begrüßen wir, dass im Art. 52a der Verordnung über die Personenbeförderung die EU-Richtlinien für die Rechte von Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität übernommen werden. Wir fordern aber die Gleichbehandlung des bewilligten grenzüberschreitenden Linienbusverkehr mit den konzessionierten Transportunternehmen.

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

Ja, wir sehen diese Kompetenz bei der Branche. Für die Betragsfestsetzung nach Art. 61, Abs. 4 der Verordnung über die Personenbeförderung sehen wir folgende Anpassung vor: «...können die Unternehmen einen Betrag festsetzen, unter dem keine Entschädigung geschuldet ist. Dieser darf **höchstens 8 Franken betragen**.». Die Entschädigungspflicht orientiert sich an der europäischen Verordnung Nr. 1371/2007 (Art. 17, Abs. 1) und der Mindestbetrag sollte sich auch daran orientieren. Dieser be-



Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

trägt 4 Euro in der EU-Verordnung (Art. 17, Abs. 3). 10 Franken sind etwas zu hoch gewählt. Es gibt sonst zu viele Einzelfahrausweise, auf denen die neue Entschädigung nicht geschuldet wäre.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Ja, der Inkraftsetzungstermin der Entschädigungsmodalitäten ist zu knapp (Mitte 2020) und muss verschoben werden im Hinblick auf eine verdaubare Branchenlösung.

### **Weitere Bemerkungen:**

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

Nein.

14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.