



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

### Passagierrechte

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

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz begrüsst die Absicht, die Passagierrechte zu stärken. Wir sind der Überzeugung, dass die Schweiz ihre Anstrengungen verstärken muss, um mehr Menschen dazu zu bringen, sich primär im öffentlichen Verkehr (öV) zu bewegen (oder zu Fuss und mit dem Velo), anstatt im Privatauto. Obwohl unser Land bestens durch den öV erschlossen ist, werden 80% der Personenkilometer im Auto zurückgelegt. Gleichzeitig stammen über ein Drittel der Schweizer CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr – der Grossteil davon verursacht durch den motorisierten Individualverkehr (MIV). Will die Schweiz ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss senken und die Ziele des Paris-Abkommens erreichen, ist es unumgänglich, Massnahmen zu treffen, um den Modalsplit zugunsten des öVs zu verschieben. Oder anders gesagt, Massnahmen, welche die Menschen zum Umsteigen auf den öV motivieren. Mit der hier angestrebten Stärkung der Passagierrechte alleine ist das nicht getan. Es braucht weitere und wirksamere Massnahmen. Aber es ist ein Schritt in die richtige Richtung. Aus diesem Grund begrüsst der VCS die Stossrichtung. Denn wir sind überzeugt, dass der öV nur dann eine wettbewerbsfähige Alternative zum Auto ist, wenn die Anliegen und Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden im Zentrum stehen.

Bei der konkreten Ausgestaltung der Verordnung sehen wir allerdings in mehreren Punkten dringenden Verbesserungsbedarf:

#### Tieferer Mindestbetrag bei der Fahrpreischädigung

Die Entschädigungspflicht in Art. 61, Abs. 1 orientiert sich zu Recht an der europäischen Verordnung Nr. 1371/2007 (Art. 17, Abs. 1). Das müsste aber auch für den Mindestbetrag gelten. Dieser beträgt 4 Euro (Art. 17, Abs. 3). Mit dem in der Schweiz vorgesehenen Mindestbetrag von 10 Franken für eine Verspätungsschädigung wird dieses Recht praktisch vollkommen ausgehebelt.

Ein Ticket muss mindestens 40 Franken kosten, damit bei einer Verspätung von über einer Stunde 25% zurückerstattet wird. (Respektive 20 Franken bei über 2 Stunden Verspätung). Eine Fahrpreischädigung ist in der Regel nur auf eine einfache Fahrt anrechenbar, da ja selten sowohl die Hin-, wie die Rückfahrt verspätet ist. Ein Einfach-Billet mit Halbtax kostet erst ab 291 km Strecke mehr als 40 Franken. Das ist in der Schweiz äusserst weit. (Z.B. von Luzern aus ist fast das ganze Schweizer Netz innerhalb dieses Radius erreichbar.)

Für den allergrössten Teil der Billette (einfach, Halbtax, weniger als 291 km) würden also bei über einer Stunde Verspätung nichts zurückerstattet. Bei Verspätungen von über zwei Stunden sinkt die Grenze auf 120 km.

Das bedeutet: In den Genuss von Fahrpreischädigungen kommen Reisende nur dann, wenn sie entweder weit reisen, oder ohne Halbtax und in der ersten Klasse unterwegs sind. Auf die grosse Mehrheit der Reisenden trifft das nicht zu. Die hier vorgeschlagene Fahrpreischädigung ist demnach quasi wirkungslos. Die bisher spontan verteilten „Sorry Bons“ (5 Franken Gutscheine) sind



Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

demgegenüber noch die bessere Lösung. Auf jeden Fall sollten diese bisher beliebten „Sorry Bons“ nicht durch die neue Regelung ersetzt, sondern ergänzt werden.

### **Unklarheit im Umgang mit Tageskarten**

Die Fahrpreisrückerstattung bezieht sich jeweils auf den bezahlten Fahrpreis für die verspätete Strecke. Für InhaberInnen von Abos wird eine Sonderregelung geschaffen, da diese nicht für eine bestimmte Fahrt bezahlt haben und auch nicht durch ein Billet beweisen können, von der Verspätung betroffen zu sein. Gleiches gilt aber für Reisende mit Tageskarten. Für sie müsste ebenfalls eine Regelung analog zu jener für Abo-InhaberInnen gelten.

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

Ja.

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

Für den VCS ist es sekundär, ob die Bedingungen durch die Branche oder die Verordnung festgelegt werden. Wichtig ist aber, dass die Regelung einheitlich sein muss für alle Transportunternehmen. Wir sind der Ansicht, dass mindestens diese Vorgabe in der Verordnung gemacht werden müsste. Die Kriterien und Bedingungen müssen zudem für die Kundinnen und Kunden transparent und nachvollziehbar sein.

12. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf?

Wir begrüssen die Bestrebungen, die Passagierrechte zu stärken, und damit auch den öV für die Kundinnen und Kunden zu verbessern. Es gibt aber aus unserer Sicht Bereiche, in denen Verbesserungen viel dringender nötig sind und von denen die Kundinnen und Kunden öfter und stärker betroffen sind:

### **Verbesserung der Velomitnahme im Zug**

In der Behandlung des OBI-Gesetz im Parlament wurde neu der Artikel 23a des Personenbeförderungsgesetz aufgenommen, der die Transportunternehmen nun explizit dazu verpflichtet, den Reisenden die Mitnahme des Velos zu ermöglichen. Wir bedauern, dass dieser Artikel in der Verordnung nicht präzisiert wird. Mit der sehr offenen Formulierung im Gesetz ist das Risiko gross, dass der Artikel toter Buchstabe bleibt.

In der jüngeren Vergangenheit ist die Möglichkeit der Velomitnahme im Zug verschlechtert worden. Im neuen Fernverkehr-Doppelstockzug (FV Dosto) gibt es keinen grösseren Velo- und Kinderwagen-Abstellplatz mehr, wie dies im IC2000 der Fall war. Zwar gibt es je zwei Veloabstellplätze verteilt auf die Zugwagen. Aber wegen dem mangelnden Gepäckraum sind diese in der Regel durch Gepäckstücke besetzt. Der Veloselbstverlad ist so zwar auf Papier möglich, in der Realität aber oft unmöglich. Dies ist besonders darum stossend, weil für die Velomitnahme eigens bezahlt werden



Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

muss und diese Preise in den letzten Jahren deutlich gestiegen sind. Wir fordern, dass die Verordnung dahingehend präzisiert werden muss, dass ein Sonderwagen mit ausreichend Platz für Velos und Kinderwägen bei zukünftigen Rollmaterialbestellungen vorgesehen werden *muss*.

Bei der Gestaltung der Velo-Vorrichtungen im Zug sollen sowohl VertreterInnen von Fahrgastorganisationen sowie von Verbänden für die Interessen der Velofahrenden beigezogen werden.

### **Ausreichend Raum für Gepäckmitnahme im Zug**

Wir stellen fest, dass in den letzten Jahrzehnten mit neueren Zugtypen der Stauraum für Gepäck immer weiter reduziert wurde. Mit dem Einheitswagen IV (einstöckig) war oberhalb der Sitzfläche eine grosse und hohe Ablagefläche, die Platz für grosse Reisekoffern bot. Im Doppelstockzug IC2000 hat dieser Stauraum abgenommen. Es gab jedoch noch gute Möglichkeiten, Gepäck zwischen den Sitzen zu verstauen, oder dann in dafür vorgesehenen Stauräumen an den Wagenenden. Im neuen FV Dosto allerdings sind die Stauräume oberhalb der Sitze so klein, dass man nicht einmal mehr einen durchschnittlichen Tagesrucksack dort verstauen kann. Der Platz zwischen den Sitzen ist zu klein für Reisekoffern. Die Stauräume am Wagenende sind nicht ausreichend. In der Regel wird das Gepäck in die Veloabstellplätze gestellt. Dies ist wiederum ein Problem für Personen, die mit Velo zusteigen.

Diese fortschreitende Reduktion des Gepäckstauraumes ist entgegenschläufig der gesellschaftlichen Realität, mit grossen Rollkoffern zu reisen. Wir sehen daher Handlungsspielraum, dass die Transportunternehmen dazu verpflichtet werden müssen, ein bestimmtes Minimum an Stauraumvolumen für Gepäck in jedem Wagen zu gewährleisten bei künftigen Rollmaterialbestellungen.

### **Möglichkeiten zur kurzzeitigen Gepäckeinlagerung an Bahnhöfen verbessern**

Ein Vorteil des Autos gegenüber dem öV ist, dass Gepäck im Auto unbeschränkt zwischengelagert werden kann. Für öV-Reisende gibt es die Möglichkeit, Gepäck in kostenpflichtigen Schliessfächern bis zu 24 Stunden zu lagern. Diese Fächer sind jedoch teuer und unflexibel. Obwohl zwischenzeitlich teilweise digitale Schliessfächer in Betrieb sind, die man für eine gewählte Anzahl Stunden Mieten kann (anstatt fix 24 Stunden), geben auch diese nicht die Möglichkeit, die Türe in dieser Zeit mehrfach zu öffnen und zu schliessen. Dies war bei den mechanischen Fächern nachvollziehbar, da das eingeworfene Geld physisch die Öffnung des Schliessfaches ermöglicht. Bei digital verschlossenen Fächern sind solche Einstellungen aber unverständlich. Es muss die Möglichkeit geschaffen werden, Gepäck unkompliziert und kostengünstig an den Bahnhöfen einzulagern. Dazu müssen unterschiedliche Zeitfenster zur Verfügung stehen und sich das Fach in dieser Zeit nach Belieben öffnen und schliessen lassen.

Mit Verbesserungen in diesen drei Handlungsfeldern sehen wir einen wichtigen Hebel, um die Rechte der öV Kundinnen und Kunden erheblich zu verbessern. Dies ist wichtig, um langfristig das Umsteigen vom Auto auf den öV zu vereinfachen, und den öV auch im Freizeitverkehr als umweltfreundliche und ressourcenschonende Transportform zu stärken.



Referenz/Aktenzeichen: BAV-200//632

**Weitere Bemerkungen:**

13. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?
14. Gibt es aus Ihrer Sicht weiteren Handlungsbedarf?

Nein.