

Konsultation: Verordnung über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI-Verordnung).

(Uitikon, 24. Oktober 2019)

Wirtschaft fordert Präzisierungen in der OBI Verordnung, um die Effizienz des Bahngüterverkehrssystems zu erhöhen sowie Diskriminierungsfreiheit und fairen Wettbewerb durchzusetzen.

Nicht zuletzt auf Betreiben des Cargo Forum Schweiz wies der Nationalrat die Vorlage zum *Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur* im Frühjahr 2017 an den Bundesrat mit folgenden Anträgen zur Verbesserung zurück:

1. Auslagerung von SBB Cargo in eine eigene Unternehmung
2. Regelung der *Systemführerschaften im Güterverkehr* (worunter der Wagenladungsverkehr und die Bedienung der letzten Meile verstanden wurden)
3. Stärkung der *Mitwirkungsrechte bei Systemaufgaben* für die betroffenen Akteure (Kantone und Verkehrsverbände)
4. Ausgliederung der Bestimmungen zu den Passagierrechten.

Die Vorlage wurde im Parlament im Interesse der Wirtschaft spürbar verbessert. Zu den wesentlichen Verbesserungen gehören namentlich

- Regelung der *Systemführerschaften im Güterverkehr* einerseits durch Ergänzung von Art. 3a GÜTG und andererseits die nun auf Verordnungsstufe vorgesehene diskriminierungsfreie Regelung der Bedienung der letzten Meile gestützt auf Art. 25 Abs. 2 GÜTG
- die *Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verloader* bei Investitionsvorhaben der Eisenbahnen, Art. 37a EBG und bei der Fahrplangestaltung, Art. 9f Abs. 3 EBG

Die nun vorgelegten Verordnungsentwürfe übernehmen den Geist des neuen Bundesgesetzes. Gleichwohl schlagen die Wirtschaftsverbände weitere Präzisierungen und Ergänzungen, die ihnen für die gesunde Entwicklung des Wettbewerbs im Bahngüterverkehr im Rahmen des festgesetzten gesetzlichen Modells des offenen Marktzugangs und des diskriminierungsfreien Wettbewerbs nötig scheinen. Dazu gehören insbesondere folgende Kernthemen

Bereich Regelung Systemführerschaften Güterverkehr:

- Wir **begrüssen Art. 6a GüTV** aus Gründen der Gesamteffizienz des Bahngüterverkehrs. Damit erfüllt der Bundesrat ein Kernanliegen des Cargo Forum Schweiz. Ergänzend sollten (analog zu den Trassenpreisen) in Art. 6a GüTV **wirtschaftlich nachvollziehbare Preise vorgeschrieben** werden.

Begründung:

Der diskriminierungsfreie Zugang zu den wesentlichen Dienstleistungen im Güterverkehr, insbesondere im Bereich der Nahzustellung in die Terminals und Anschlussgleise ist für das Gedeihen des Wettbewerbs nötig. Klare Angaben zu den Leistungen und Preisen sind dazu Voraussetzung.

Der Entwurf sollte bei der Preisfestsetzung keine Mengenrabatte zulassen. Überdies sollten die Preise nach wirtschaftlich nachvollziehbaren Kriterien festgelegt werden; dies in Analogie zum Trassenpreissystem. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Systemanbieter „diskriminierungsfrei“ gegenüber allen Nachfragern überhöhte Preise für die Nahzustellung fordert, während er die von ihm erbrachten Hauptleistungen quersubventioniert und entsprechend günstiger anbieten kann.

Bereich Mitwirkungsrechte:

- **Baustellen:** Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader bei der Fahrplangestaltung bei Baustellen gemäss Art. 11b NZV und Entschädigung der Verlader für Planung und LKW-Ersatzverkehre
- **Streckensperrungen:** Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader bei der Fahrplangestaltung im Falle von Streckensperrungen gemäss Art. 14 NZV
- **Infrastrukturregister:** Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader bei der Führung des Infrastrukturregisters gemäss Art. 15f EBV

Begründung:

Die **Baustellenplanung** berücksichtigt sehr stark die Interessen des Personenverkehrs, indem beispielsweise Nachtsperren nur in der Zeit nach der HVZ abends / vor der HVZ morgens zulässig sind. Regelmässig beginnen jedoch Baustellen weit nach Ende der HVZ abends. Zudem werden Freitag und Samstag oft keine Baustellensperren eingeplant, um Nachtangebote des Personenverkehrs abwickeln zu können. Beides führt zu einer Verlängerung der Bauzeit und damit zu übermässigen Beeinträchtigungen des Güterverkehrs, der hauptsächlich nachts gefahren wird. Daher sollen die Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader entsprechend Art. 9f Abs. 3 EBG im Verordnungstext explizit aufgenommen werden (Art. 11b NZV).

Die **Entschädigungen für die Mehraufwendungen** der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verlader erfolgen gemäss Art. 11b Abs. 5 NZV. Hierbei gehen indes die Verlader leer aus, da einzig Entschädigungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgesehen sind. Auch den Verladern sind die Mehrkosten für die Organisation der Umleitungsfahrten sowie den Ersatz von Bahnverkehren durch LKWs zu ersetzen. Art. 11b Abs. 5 NZV sowie die NZV-BAV sind entsprechend zu ergänzen.

Die **Streckensperrungen** bei ausserordentlichen Ereignissen sind wie Baustellen Gegenstand spezifischer Fahrplangestaltungen. Auch in diesen Fällen sollen die Mitwirkungsrechte der Anschliesser und Verlader gemäss Art. 9f Abs. 3 EBG im Verordnungstext spezifisch aufgenommen werden (Art. 14 NZV).

Das **Infrastrukturregister** gibt diskriminierungsfrei Auskunft über die verfügbare Bahninfrastruktur. Dazu gehören auch private Anschlussgleise. Daher sind den Anschliessern als Betreiber privater Infrastrukturen genügende Mitwirkungsrechte bei der Festsetzung der Einzelheiten betreffend die Informationsübermittlung zu gewähren.