



Tätigkeitsbericht 2015

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
Railways Arbitration Commission



Impressum

Herausgeber: Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

Gestaltung: Comm.pact AG seit 1991 360° Konzeption, Basel

Druck: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Auflage: Deutsch 200, Französisch 50, Italienisch 10, Englisch 30

Bildnachweis: Titel © AlpTransit Gotthard AG, Fotos © Fotolia.com, Portraitfotos © Dominique Nardon, Inxsuisse imagine

Inhalt

Vorwort	2
Management Summary	3
Rechtliche Grundlagen	4
Tätigkeiten zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs	5
Marktbeobachtung	5
Die Schweizer Bahninfrastruktur	5
Verkehrsentwicklung Personenverkehr	6
Verkehrsentwicklung Güterverkehr	7
Weitere Themen	8
Marktmonitoring	10
Aufsicht über die Vergabe der Trassen	10
Netzzugangsbedingungen der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB)	11
Neues Betreibermodell Rangierbahnhöfe	12
Klagen und Untersuchungen von Amtes wegen	13
Energiepreis (Pauschaltarif) im Leistungskatalog Infrastruktur	13
Trassenvergabe durch die Trasse Schweiz AG i.S. Trassenbestell- und Zuteilungsprozess PostMail-Züge Jahresfahrplan 2014	14
Streckensperrung	15
Vernehmlassungen	16
Organisation Bahninfrastruktur (OBI)	16
Eisenbahn-Netzzugangsverordnung NZV (neues Trassenpreissystem)	16
Verordnungen zum Gütertransportgesetz GÜTG; Netznutzungskonzept und -planung	16
Internationales	17
Güterverkehrskorridore 1 (Rhine-Alpine) und 2 (North Sea–Mediterranean)	17
European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	18
Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)	18
Rechtliche Entwicklungen in der EU (4. Bahnpaket und Recast)	19
Über die SKE	20
Kommission	20
Fachsekretariat	21
Ausblick	22
Glossar	23



Vorwort

Die Bahnlandschaft Schweiz steht in einer sehr herausfordernden Periode. Zusätzliche Finanzmittel für den Netzerhalt, weiteres Wachstum beim Personenverkehr, akzentuierter Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, Investitionen um die hohe Angebotsqualität auch künftig zu garantieren, Diskussionen um Mindestlöhne für Lokführer oder Standorte für Unterhaltungsanlagen sind nur einige der Themen, welche die Schweizer Bahnunternehmen 2015 intensiv beschäftigt haben.

Das Berichtsjahr war für die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) geprägt von der Reorganisation des Fachsekretariats. Neue Mitarbeitende im Bereich der Marktbeobachtung und Marktüberwachung ergänzen das Team. Die Verknüpfung von juristischem Fachwissen und bahnspezifischem Know-how erlaubt es der SKE, gezielter in die Prozesse an der Nahtstelle zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) Einblick zu nehmen.

Die SKE hat 2015 ihre Aufsichtskompetenzen umfassend wahrgenommen. Im Zentrum stand dabei, ein günstiges Umfeld für ein wettbewerbsfähiges Bahnsystem Schweiz zu schaffen. Dieser Tätigkeitsbericht spiegelt diese Arbeiten wie folgt:

- Untersuchungen werden professionell und zeitnah bearbeitet. Die Entscheide sollen verlässliche Rahmenbedingungen für einen in wirtschaftlicher, technischer und zeitlicher Hinsicht fairen Wettbewerb der EVU sein.
- Das Fachsekretariat beobachtet die Entwicklung der relevanten Teilmärkte und Unternehmen mit geeigneten Methoden und Instrumenten.
- Ein gezieltes Marktmonitoring beleuchtet in einer angemessenen Tiefe kontinuierlich diejenigen Themen, welche potenziell diskriminierendes Verhalten ermöglichen.
- Aus den Erkenntnissen von Marktbeobachtung und Marktmonitoring leitet die SKE im Verdachtsfall Untersuchungen von Amtes wegen ein. Sie werden gemäss den gesetzlichen Verfahrensbestimmungen transparent und fair geführt. Einvernehmliche Lösungen werden gefördert.



An dieser Stelle danke ich der Kommission sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fachsekretariats für die geleistete Arbeit und die Bereitschaft, diesen Reorganisationsprozess mit mir zusammen weiter zu begleiten.

Patrizia Danioth Halter
Präsidentin



Management Summary

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) gewährleistet als unabhängige Behördenkommission den diskriminierungsfreien Netzzugang und unterstützt damit das Funktionieren des Eisenbahnmarktes. Sie entscheidet über Klagen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und leitet von Amtes wegen Untersuchungen ein, wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang verhindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird [Art. 40a^{bis} des Eisenbahngesetzes; (EBG; SR 742.101)].

Die SKE hat 2015 insbesondere folgende **Untersuchungen** durchgeführt:

- Im Fall Energiepreis wurde der pauschale Energieansatz für Ferngüterzüge im Leistungskatalog überprüft. Die SKE konnte eine Teileinigung zwischen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) und EVU erzielen. Die ISB führen die Ist-Verrechnung des Bahnstroms spätestens bis Ende 2015 systematisch für alle auf ihrem Netz verkehrenden EVU ein. Weiter wird der pauschale Energieansatz mindestens für die Zuggattung 6 «Ferngüterzug» im Leistungskatalog 2018 angepasst (vgl. Seite 13).
- Im Fall Trassenvergabe i.S. PostMail-Züge der Post stellte die SKE fest, dass Trasse.ch das Trassenzuteilungsverfahren der Briefposttransporte nicht rechtskonform durchgeführt hatte. Um inskünftig die diskriminierungsfreie Trassenvergabe zu gewährleisten, erliess die SKE deshalb Anweisungen gegenüber Trasse.ch (vgl. Seite 14). Das Verfahren ist hängig vor Bundesverwaltungsgericht.
- Ein Untersuchungsverfahren wurde eröffnet, um die Kostenverteilung bei Streckensperrungen zwischen ISB und EVU zu prüfen. Das BAV hat sich im Rahmen der Untersuchung der SKE bereit erklärt, seine Richtlinie zur Streckensperrung zu überarbeiten (vgl. Seite 15).

Durch das **Marktmonitoring** beaufsichtigt und überprüft die SKE Themen, die direkt den Netzzugang beeinflussen können. Dies beinhaltet die regelmässige Aufsicht über die Trassenvergabe, die Netzzugangsbedingungen der ISB und das neue Betreibermodell der SBB für die Rangierbahnhöfe Limmattal und Lausanne Triage.

Erstmals werden im Kapitel zur **Marktbeobachtung** Kennzahlen zu den Verkehrsleistungen und ausgewählte Ereignisse im Berichtsjahr erläutert, die längerfristig einen Einfluss auf die Wettbewerbssituation in der Schweiz haben.

Die SKE konzentrierte ihre **internationale Zusammenarbeit** auf die Aufsichtsaufgaben bei den Güterverkehrskorridoren 1 (Rhine-Alpine) und 2 (North Sea-Mediterranean) sowie den Austausch mit den europäischen Regulierungsstellen zur Entwicklung von Best Practices und eines europäischen Eisenbahnmarktes.

Die SKE hat ihr Fachsekretariat reorganisiert und personell erweitert, um die seit Mitte 2013 geltenden zusätzlichen gesetzlichen Aufgaben umzusetzen.

«Die Verknüpfung von juristischem Fachwissen und bahnspezifischem Know-how erlaubt es der SKE, gezielter in die Prozesse an der Nahtstelle zwischen EVU und ISB Einblick zu nehmen.»

Patrizia Danioth Halter
Präsidentin SKE



Rechtliche Grundlagen

Die SKE ist eine unabhängige Behördenkommission im Sinne von Artikel 8a Absatz 3 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV; SR 172.010.1). Sie gewährleistet den diskriminierungsfreien Netzzugang, indem sie über Klagen von Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheidet und von Amtes wegen Untersuchungen einleitet, wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang verhindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird [Art. 40abis des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101)]. Als marktorientierte Kommission beaufsichtigt und unterstützt sie massgeblich das Funktionieren des Marktes (Artikel 8m Bst. b RVOV).

Die SKE wurde vom Bundesrat eingesetzt; sie ist seit dem 1. Januar 2000 tätig. Der Sitz der SKE ist Bern.

Die Tätigkeit der SKE beruht auf Art. 40a^{bis} EBG und dem vom Bundesrat genehmigten Geschäftsreglement der SKE (SR 742.101.4).

Administrativ ist die SKE seit Anfang 2012 dem Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (GS UVEK) angegliedert.

«Durch das Marktmonitoring beaufsichtigt und überprüft die SKE Themen, die direkt den Netzzugang beeinflussen können.»

Yves Putallaz, Mitglied SKE



Tätigkeiten zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs

Marktbeobachtung

Ab 2015 strebt die SKE im Rahmen ihrer Neuausrichtung und ihrer Kompetenzen bei der Marktbeobachtung danach, aus eigenen Kräften und mit angemessenen Methoden die Entwicklungen auf dem Bahnmarkt zu verfolgen und wettbewerbsrelevante Ereignisse zu analysieren. Daneben sollen mit gezielten statistischen Erhebungen zahlen- und faktenbasierte Aussagen zum Wettbewerb im Schweizer Bahnmarkt erstellt und nach aussen sichtbar gemacht werden.

In diesem Tätigkeitsbericht wird erstmals zwischen Marktbeobachtung und Marktmonitoring unterschieden. Diese Überwachungstätigkeiten erfüllen, zusammen mit den Untersuchungen von Amtes wegen und der Behandlung von Klagen, die gesetzlich vorgesehene Aufsichtstätigkeit der SKE als Gesamtes.

¹ Quelle: Bundeamt für Statistik 2016

Die Marktbeobachtung erstellt einen Überblick über die Bahnlandschaft Schweiz mit dem Fokus auf die liberalisierten Bereiche.

Die Schweizer Bahninfrastruktur

Die Landschaft der Schweizer Bahnen ist geprägt von einer Vielfalt unterschiedlicher Anlagen, welche intensiv genutzt werden. Die Gesamtlänge der Bahninfrastrukturen beträgt rund 5'100 km¹.

Einem Schmalspurnetz von rund 1'400 km Länge steht ein normalspuriges Netz von ca. 3'700 km gegenüber. Das längenmässig mit Abstand grösste Netz mit einer Länge von ca. 3'100 km ist im Eigentum der Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG, gefolgt vom Netz der BLS-Gruppe mit einer Länge von 420 km. Gemessen an seiner Grösse hat die Schweiz weltweit eines der am dichtesten und intensivsten genutzten Bahnnetze.



Abbildung 1: Schweizer Normal- und Schmalspurnetz



Verkehrsentwicklung Personenverkehr

In ihrer heutigen Tätigkeit konzentriert sich die SKE auf die Überwachung des Zugangs zu den normalspurigen Netzen der ISB gegenüber den EVU. Ende 2015 nutzten gesamtschweizerisch rund 50 öffentliche und private Eisenbahnunternehmen den mit der Bahnreform 1 im Jahr 1999 etablierten freien Netzzugang. Trotz bereits starker Netzauslastung verkaufte SBB Infrastruktur 2015 174,8 Mio. Trassenkilometer und steigerte damit die Verkehrsleistung auf ihrem Netz um 0,9% gegenüber dem Vorjahr.

Mitte Dezember 2015 erfolgte nach zehn Jahren der grösste Jahresfahrplanwechsel, welcher im Zeichen der Inbetriebnahme neuer Infrastrukturbauten (DML Zürich) sowie Angebotssteigerungen stand.

Einige Kennzahlen zur Infrastruktur und deren Nutzung:

Netzlänge Normalspur	3'754 km
Netzlänge Schmalspur	1'370 km
Anzahl Stationen / Bahnhöfe	2'124
Anzahl Bahnübergänge	3'995
Anzahl Normalspur-EVU	rund 60
Anzahl Schmalspur EVU	rund 40

Das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (Anzahl der Personenfahrten ²⁾ stagnierte 2015 ³ auf dem Vorjahresniveau von rund 468 Mio. Personenfahrten. Dem einzigen im Fernverkehr tätigen EVU, SBB Personenverkehr, machte neben der Frankenstärke insbesondere die Konkurrenz durch alternative Mobilitäts-träger (Fernbusse und Billigflugangebote) zu schaffen, welche zu einer geringeren Nachfrage im internationalen Personenverkehr führte. Aufgrund der kontinuierlich steigenden Nachfrage im inländischen Verkehr und dort v.a. im Regionalverkehr, stieg das Verkehrsaufkommen von SBB Personenverkehr 2015 um 1.8% im Vergleich zum Vorjahr.

Bei der Verkehrsleistung ⁴ hat sich nach der Baisse im Jahre 2012 eine kontinuierliche Steigerung entwickelt, die auch 2015 ⁵ angehalten hat. Die Verkehrsleistung wuchs gegenüber 2014 um 1,2%. Dieses Wachstum geht im Wesentlichen auf eine erhöhte Nachfrage im Binnenfernverkehr und Regionalverkehr zurück. Verbunden mit den höheren Ticketpreisen war diese Nachfragesteigerung im Wesentlichen für das positive Jahresergebnis von SBB Personenverkehr von CHF 131 Mio. (2014: CHF 104 Mio.) verantwortlich.

² Definition Personenfahrt: Eine Personenfahrt ist als Beförderung vom Einsteige- zum Aussteigeort mit oder ohne Umsteigen von einem Eisenbahnfahrzeug in ein anderes definiert. Wenn die Fahrgäste die Dienstleistungen mehr als eines Eisenbahnunternehmens in Anspruch nehmen, werden sie nur einmal gezählt. (Quelle: Bundesamt für Statistik, 2016).

³ Quelle: Bundesamt für Statistik, 2016: Quartalsdaten Eisenbahn.

⁴ Definition Verkehrsleistung: Die Verkehrsleistung als die Summe aller von Personen zurückgelegten Kilometer bildet die von einem Verkehrsmittel tatsächlich erbrachten Dienstleistungen ab. (Quelle: Bundesamt für Statistik, 2016).

Verkehrsentwicklung Güterverkehr

Allgemeine Entwicklung

In der Güterverkehrssparte resultierte auch 2015 nicht der erhoffte Quantensprung. Die Menge der transportierten Güter stagnierte 2015 auf dem Vorjahresniveau von 60,5 Mio. ⁵ beförderten Tonnen, was einer minimalen Zunahme von 0.2% gegenüber 2014 entspricht.

Wirtschaftlich schlossen die beiden grössten EVU der Branche 2015 unterschiedlich ab. Während BLS Cargo mit einem Gewinn von 0,3 Mio. CHF eine schwarze Null schreiben konnte, resultierte bei SBB Cargo nach zwei Jahren in der Gewinnzone wieder ein Jahresverlust von 22 Mio. CHF. Die gesamte Branche litt unter den anspruchsvollen wirtschaftlich-politischen Rahmenbedingungen des Euro-Frankenwechselfurses sowie des historisch tiefen Dieselpreises. Nicht zuletzt diese Umstände sowie die konjunkturelle Abschwächung führten zu einem Rückgang der Verkehrsleistung um 3.5% gegenüber 2014. Hingegen konnte SBB Cargo International seine Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr um 9,9% steigern.



Abbildung 2: Verkehrsaufkommen Personenverkehr – Verkehrsträger Eisenbahn (Normalspur)



Abbildung 3: Verkehrsaufkommen Güterverkehr – Verkehrsträger Eisenbahn (Normalspur)

⁵ Quelle: Bundesamt für Statistik, 2016: Quartalsdaten Eisenbahn.



Weitere Themen

Nachfolgend eine Auswahl von Themen des Jahres 2015, die für die Wettbewerbsentwicklung im Schweizerischen Bahnsystem relevant sind.

Ergebnisse Verlagerungsbericht des Bundesrats⁶

Zur Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels setzt der Bundesrat ein Massnahmenpaket um, welches die Zeit bis zur vollen Inbetriebnahme der NEAT überbrücken und Anreize für eine möglichst schon mit dem Gotthard-Basistunnel einsetzende Verkehrsverlagerung setzen soll. Das Paket umfasst Anpassungen der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung mit bis 2021 befristeten Preisnachlässen beim Trassenpreis im alpenquerenden Güterverkehr:

- Für eine befristete Dauer vom 1. Januar 2017 bis Ende 2021 wird im alpenquerenden Güterverkehr eine zusätzliche Differenzierung des Basis-Trassenpreises [Art. 19 Abs. 3 Bst. g Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122)] geschaffen, der in Form eines Rabattes von 10 Rappen pro Achse und Kilometer ab der fünften angetriebenen Achse erfolgt. Der Rabatt von 10 Rappen wird für die gesamte Trasse eines alpenquerenden Güterzuges auf der Gotthard- und der Lötschberg-Simplon-Achse gewährt (beispielsweise von Basel-Chiasso), aber nur wenn die Abschnitte Brig-Iselle oder Altdorf-Bellinzona benutzt werden.
- Für die Trassen der Lötschberg- und Gotthard-Basisstrecke wurde 2013 ein erhöhter Qualitätsfaktor eingeführt. Auf der Lötschberg-Basisstrecke wird dieser Zuschlag seither erhoben. Der erhöhte Qualitätsfaktor auf der Gotthard-Basisstrecke wird demgegenüber erst ab 2022 zur Anwendung kommen.

Die SKE hat diese Anpassungen zur Kenntnis genommen und wird deren diskriminierungsfreie Umsetzung begleiten.

Zustand Infrastruktur

Seit 2015 müssen alle Eisenbahnunternehmen ihr Netz nach einheitlichen Vorschriften, Kriterien und Indikatoren beurteilen (RTE Richtlinie 29900). Das Ziel ist eine qualitativ hochwertige, umfassende und leicht lesbare Übersicht über den Zustand der Bahninfrastruktur in der Schweiz.

Die Erstellung harmonisierter Netzzustandsberichte ist eine positive Entwicklung. Beim Ziehen von Schlussfolgerungen ist indes Zurückhaltung angebracht. Weil das System zum ersten Mal angewendet wurde, können noch keine zeitlichen Vergleiche gezogen werden.

Die SBB weisen eine hohe Anzahl von unterhaltsbedürftigen Strecken, aber keine akut kritischen Anlagen aus. Dies führt dazu, dass auch in den nächsten Jahren die ergriffenen Massnahmen zur Stärkung des Unterhalts zu zusätzlichen Mehrkosten führen werden.⁷

Leistungsvereinbarungen Bund – SBB 2013-16/2017-20

Das BAV und die SBB haben sich auf den Zahlungsrahmen für die LV Infrastruktur für die Periode 2017 bis 2020 verständigt. Dieser beträgt 7,632 Mia. CHF, 15 Prozent mehr als in der Vorperiode 2013 bis 2016. Dieser Betrag stellt einen Kompromiss zwischen den jeweiligen Zielbildern BAV und SBB dar. Vorgängig hatte die SBB versucht, ihre zusätzlichen Aufwendungen für den Unterhalt des Netzes im Rahmen eines Nachtragkredits in der Höhe von 100 bis 130 Mio. CHF zur LV 2013 bis 2016 nachfinanzieren zu lassen. Das BAV erteilte diesem Gesuch eine Absage. Die SBB trägt deshalb die Mehrkosten für den Unterhalt in den Jahren 2015 und 2016 selber.

Mindestlöhne für Lokführer Crossrail

Auf Anfang 2015 übernahm die Rhenus-Holding AG mit 50,1% die Mehrheit der Anteile an Crossrail. Crossrail ist ein auf den Transitverkehr von Ganzzügen durch die Schweiz spezialisiertes EVU. Die bisherigen Aktionäre LKW Walter (16,46%), Hupac (13,44%) und Le Jeune Capital (10%) haben ihre Anteile entsprechend reduziert. Rhenus ist ein weltweit operierender Logistikdienstleister mit Sitz in der Nähe von Dortmund. Rhenus ist zusammen mit SBB Cargo und Hupac eine der treibenden Kräfte für den Aufbau der multimodalen Umschlagsplattform Basel Nord.

Daneben sorgte Crossrail auch auf personalrechtlicher Seite für Schlagzeilen. Crossrail setzt auf Schweizer Teilstrecken auch Lokführer ein, die im italienischen Domodossola domiziliert sind. Das EVU entlohnt seine Angestellten nach den tieferen italienischen statt den schweizerischen Branchenregeln. Das von Gewerkschaftsseite angerufene BAV erklärte in erster Instanz die Lohnpraxis von Crossrail als rechtmässig. Das Bundesverwaltungsgericht gab den Gegenargumenten der Gewerkschaften in zweiter Instanz Recht und wies den Fall zurück an das BAV, das die Fragen nach branchenüblichen Löhnen ein weiteres Mal zu beurteilen hat⁸. Die Neubeurteilung seitens der Bundesbehörden erfolgt voraussichtlich am 1. Semester 2016.

Standortsuche neue BLS-Werkstätte

Im März 2015 informierte die BLS über den von ihr bevorzugten Standort für eine neue Werkstätte im Raum Bern. Anlass für die Suche der BLS nach einer neuen Werkstätte ist die voraussichtliche Schliessung der von den SBB gemieteten Werkstätte Bern-Aebimatt Ende 2019 aufgrund des Ausbaus des Bahnhofs Bern. Der priorisierte Standort Riedbach bei Bern wird heute vorwiegend landwirtschaftlich genutzt. Voraussichtlich müssten Grundeigentümer enteignet werden. Die BLS reagierte auf die breite Kritik in Absprache mit dem Kanton mit der Schaffung einer Begleitgruppe unter externer Leitung, welche die nötige Aussensicht auf das Projekt einbringen soll. Die BLS-Gruppe ist als Alleinerbringerin der Regionalverkehrsleistungen auf der Schiene dringend auf eine zentrumsnahe Abstell- und Unterhaltsanlage im Raum Bern angewiesen. Die Errichtung dieser Anlage ist zeitkritisch und politisch heikel.

«Erstmals werden im Kapitel zur Marktbeobachtung Kennzahlen zu den Verkehrsleistungen und ausgewählte Ereignisse im Berichtsjahr erläutert, die längerfristig einen Einfluss auf die Wettbewerbssituation in der Schweiz haben.»

Patrizia Danioth Halter
Präsidentin SKE

⁶ Quelle: Bundesamt für Verkehr, 2015: Verlagerungsbericht Juli 2013 – Juni 2015.

⁷ Quelle: Zusammenfassender Jahresbericht 2015 zu LV 2013-2016, SBB Infrastruktur.

⁸ Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 15. Dezember 2015 (Ref. 3434/2015).



Zusammenarbeit DB Schenker Rail und SBB Cargo

Den Auftrag zur Produktion von jährlich rund 8000 Güterzügen auf den Schweizer Transitachsen am Gotthard und Lötschberg sicherte sich wiederum SBB Cargo. Damit bleibt dieser wichtige Grossauftrag im internationalen Schienengüterverkehr bei der SBB Cargo, welche den Vertrag mit DB Schenker Rail, der grössten Güterbahn Europas, vorzeitig um fünf Jahre bis 2020 verlängern konnte. Die BLS Cargo, welche diesen Auftrag bis zum Fahrplanwechsel 2013/14 für DB Schenker Rail ausführte, verlor diesen damals an die SBB Cargo.

Im internationalen Einzelwagenverkehr erweiterten DB Schenker Rail und SBB Cargo ihr Angebot. Neu bieten die beiden Xrail Mitglieder leistungsfähige Güterverkehrsverbindungen zwischen Industriezentren in Deutschland und der Schweiz an, womit beispielsweise innerhalb von 48 Stunden palettierte Konsumgüter aus Hamburg in jede Region in der Schweiz befördert werden können.

Parallel zur natürlichen Konkurrenz nutzen SBB Cargo und DB Schenker Rail weiterhin Potenziale, um die bestehenden Synergien effizienter zu gestalten und Kosten zu minimieren.

Marktmonitoring

Im Marktmonitoring werden ausgewählte Themen vertiefter behandelt, die aus Sicht der SKE einen wesentlichen Einfluss auf den diskriminierungsfreien Netzzugang haben.

Aufsicht über die Vergabe der Trassen

In der Berichtsperiode fand auf den Netzen von SBB, BLS und SOB der Zuteilungsprozess der Trassenkapazitäten für den Jahresfahrplan 2016 statt. Dieser ist Mitte Dezember 2015 in Kraft getreten. Insgesamt teilte Trasse.ch an 21 EVU knapp 14'000 Trassen zu. Aus den Antragsdossiers der Bahnunternehmen resultierten insgesamt 167 Bestellkonflikte, die Trasse.ch gemeinsam mit den betroffenen EVU und den Fahrplanplanern der ISB alle lösen konnte. Zum ersten Mal seit fünf Jahren musste somit kein Trassenantrag abgelehnt werden. Dafür verantwortlich sind im Wesentlichen zwei Gründe:

Die für 2016 geplanten Sanierungsarbeiten im Simplontunnel haben weniger gravierende Kapazitätseinschränkungen zur Folge als ursprünglich angenommen. Zum Tragen kamen aber auch die im Winter 2014/15 zwischen Trasse.ch und den Verantwortlichen der Güter-EVU vereinbarten Spielregeln zur Trassenbestellung. Gemäss Aussage von Trasse.ch bewirkten diese, dass diese Bahnunternehmen für den Jahresfahrplan 2016 weniger Vorhaltekapazitäten für Verkehre beantragt haben, deren Abwicklung zum Zeitpunkt der Trassenbestellung vertraglich noch nicht abgesichert war.

Verglichen mit den Vorjahren brachte der seit Mitte Dezember 2015 geltende Jahresfahrplan 2016 insbesondere im Personenfernverkehr beträchtliche Änderungen. Die Inbetriebnahme der Durchmesserlinie in Zürich, neue Angebotskonzepte auf den Mittellandrouten sowie die beginnenden Bauarbeiten für das Grossprojekt «Léman 2030» hatten grosse Auswirkungen auf die Trassenplanung und die Fahrplangestaltung. Die Parallelität dieser Programme sowie die geltende Prioritätenregelung führten dazu, dass die Güterverkehrskapazitäten quasi flächendeckend neu zu planen waren.

Die SKE hat sich 2015 von Trasse.ch an zwei Sitzungen über die Abwicklung des Bestell- und Zuteilungsprozesses informieren lassen. Regelverstösse wurden dabei keine festgestellt. Von Seiten der Marktteilnehmer wurden bei der SKE auch keine Beschwerden oder Klagen eingereicht.

«Die SKE hat sich 2015 von Trasse.ch an zwei Sitzungen über die Abwicklung des Bestell- und Zuteilungsprozesses informieren lassen. Regelverstösse wurden dabei keine festgestellt.»

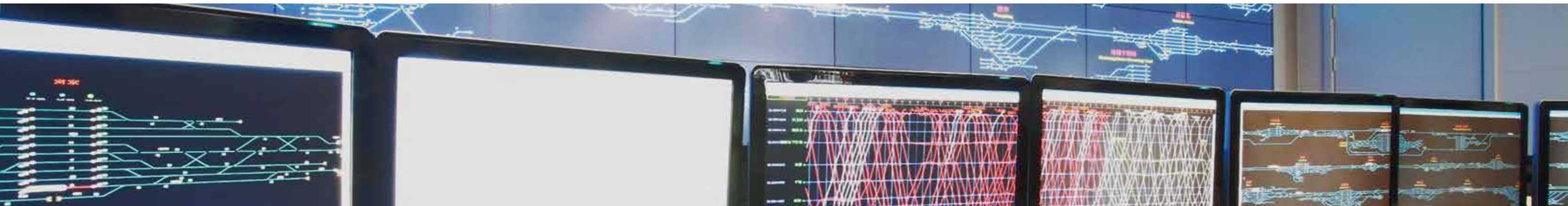
Werner Grossen, Mitglied SKE

Netzzugangsbedingungen der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB)

Die gesetzliche Veröffentlichungspflicht der ISB für die jeweiligen Netzzugangsbedingungen reduziert sich auf wenige technische Eigenschaften einzelner Netzanlagen (z.B. Streckenprofile, Kurvenradien, Sicherheitsausrüstungen, etc.). Die Bahnunternehmen SBB, BLS und SOB publizieren mit einer Vorlaufzeit von 12 Monaten für jede Fahrplanperiode die technischen und betrieblichen Eigenschaften ihrer Netze sowie die Preise der angebotenen Leistungen in zwei öffentlichen Dokumenten: Network Statement und Leistungskatalog. Inhalt und Aufbau der Dokumente orientieren sich an Standards von «RailNetEurope», dem wichtigsten Zusammenschluss der europäischen Schienennetzbetreiber.

Inhaltlich gesehen übertreffen SBB, BLS und SOB heute die gesetzliche Publikationspflicht bei Weitem. Diese ISB haben der SKE 2015 ihre Netzzugangsbedingungen für das Fahrplanjahr 2017 zukommen lassen. Seitens der Netznutzer sind keine Hinweise auf inhaltliche diskriminierende Sachverhalte in den beiden Dokumenten eingegangen.

Die SKE nahm im Berichtsjahr eine stichprobenweise Prüfung der Netzzugangsdokumente vor. Das in Erarbeitung stehende Monitoringkonzept beinhaltet neben anderen Bereichen auch einen methodischen Vorschlag für die zukünftige Prüfung der Netzzugangsbedingungen und die damit verbundenen Publikationen der ISB.



Neues Betreibermodell Rangierbahnhöfe

SBB Infrastruktur betreibt heute die fünf Rangierbahnhöfe Basel, Buchs SG, Chiasso, Lausanne und Limmattal. Zwei weitere Anlagen (Däniken, ZH-Mülligen) werden ab 2015 nicht mehr durch SBB Infrastruktur weiter betrieben.

Die Rangierbahnhöfe Limmattal und Lausanne sind innerhalb der Schweiz die zentralen Hubs für die Gewährleistung des Binnen-Wagenladungsverkehrs (WLV). Die drei anderen Rangierbahnhöfe sind wichtige Pfeiler im grenzüberschreitenden Güterverkehr.

Die von SBB Cargo im Rangierbahnhof Limmattal und in Lausanne nachgefragten Leistungsmengen zur Verarbeitung ihrer Güterzüge betragen in beiden Anlagen je mehr als 98% des gesamten Jahresvolumens.

Aus Effizienzgründen hat SBB Infrastruktur per 2015 die Verantwortung für die Erbringung der Zusatzleistungen «Rangieren in Rangierbahnhöfen» in den Rangierbahnhöfen Limmattal und Lausanne an SBB Cargo übertragen.

Die Delegation der Aufgaben basiert auf einem Betriebsvertrag. SBB Cargo ist verpflichtet, die Leistungen im Rangierbahnhof diskriminierungsfrei zu erbringen. Die SBB Cargo-Mitarbeitenden haben entsprechende Vertraulichkeitserklärungen unterzeichnet.

Die SKE hat im Berichtsjahr Abklärungen zu diesem Thema vorgenommen und SBB Infrastruktur auf folgende Diskriminierungspotentiale aufmerksam gemacht:

- In der diskriminierungsfreien Planung und Abwicklung der Rangierbahnhof-internen Produktionsprozesse von SBB Cargo als Leistungserbringer: Mit dem Betreibermodell wird neu ein EVU (SBB Cargo) mit der Zuteilung und Erbringung von Rangierdienstleistungen beauftragt, das im Wettbewerb zu anderen EVU tätig ist. Darüber hinaus hat das EVU Zugang zu sämtlichen Daten der Konkurrenz auf dem Schweizer Eisenbahnnetz.
- Durch die unbeschränkte Einsicht von SBB Cargo in die Transportdaten von konkurrierenden EVU, wenn SBB Cargo für ein anderes EVU Rangierdienstleistungen vornehmen würde.

Die SKE hat SBB Infrastruktur aufgefordert, alle notwendigen Massnahmen zu treffen, um das Diskriminierungspotential so weit als möglich zu verringern.

Klagen und Untersuchungen von Amtes wegen

Im Berichtsjahr waren keine Klagen hängig.

Die SKE hat sich mit den folgenden Untersuchungen befasst:

Energiepreis (Pauschaltarif) im Leistungskatalog Infrastruktur

Die BLS Cargo AG hat die SKE 2013 um Prüfung einer möglichen Diskriminierung in der Anwendung des Pauschaltarifs gemäss Leistungskatalog Infrastruktur der SBB Infrastruktur, BLS Netz, SOB, Thurbo, Sensetalbahn (STB) und Hafenbahn Schweiz (HBS AG) ersucht. Der Leistungskatalog enthält für die Züge des Güterverkehrs neben der Zuggattung «Traktorgüterzug» lediglich eine weitere für Ferngüterzüge. Unter dieser Zuggattung 6 «Ferngüterzug» sind in Bezug auf den Energieverbrauch unterschiedliche Güterverkehrsarten, wie beispielsweise der Einzelwagenladungs- und der Ganzzugverkehr, zusammengefasst. Der Personenverkehr ist im Gegensatz dazu in fünf Zuggattungen unterteilt.

In der Folge hat die SKE die Berechnungsmethoden und -grundlagen für die Bestimmung des Energiepreises je Zuggattung überprüft. Dazu hat sie ein Gutachten durch die EPFL erarbeiten lassen. Dieses hat aufgezeigt, dass ein begründeter Verdacht auf Diskriminierungen in der Energieabrechnung im Trassenpreis für den Güterverkehr besteht. Der Gutachter kommt zum Schluss, dass die schweren Güterzüge, die lange Distanzen ohne Halt zurücklegen, in der Regel weniger Energie benötigen, als in der Zuggattung 6 «Ferngüterzug» mit dem Pauschaltarif in Rechnung gestellt wird.

Die SKE hat aufgrund dieser Feststellungen am 27. respektive 29. Januar 2014 eine Untersuchung von Amtes wegen eröffnet. Parallel dazu hat SBB Infrastruktur mit der verbrauchsabhängigen Verrechnung Bahnstrom (VVB) ein Pilotprojekt zur Einführung der Ist-Abrechnung gestartet. Dieses Pilotprojekt hatte ebenfalls zur Folge, dass ein Einigungsprozess eingeleitet werden konnte. Im Sommer 2015 fanden zwei Verhandlungen statt, deren Ergebnis eine Teilvereinbarung ist, die bis Ende Jahr bereits von sechs von insgesamt neun Parteien unterzeichnet wurde. Im Rahmen der Teileinigung verpflichteten sich die Netzbetreiberinnen dazu, die Ist-Verrechnung spätestens bis Ende 2015 systematisch für alle auf ihrem Netz verkehrenden EVU einzuführen resp. anzubieten, den pauschalen Energieansatz mindestens für die Zuggattung 6 «Ferngüterzug» im Leistungskatalog 2018 anzupassen und bis Ende 2015 ein Konzept zur Anpassung des pauschalen Energieansatzes zu erarbeiten sowie der SKE zur Genehmigung vorzulegen. SBB Infrastruktur hat die Ist-Abrechnung per Ende 2015 eingeführt, so dass die Übergangsphase zu Beginn des Jahres 2016 gestartet ist. Die Verpflichtungen aus der Teileinigung werden somit erfüllt. Die SKE wird dementsprechend diese Einigung im Jahr 2016 mit Verfügung bestätigen.

SBB Infrastruktur erklärte sich nicht bereit, die Differenz zwischen dem Preis der Zuggattung 6 in den Leistungskatalogen und dem von BLS Cargo verlangten, tieferen Preis, der durch die Gutachten bestätigt wurde, auszugleichen. Diese Frage wird durch die SKE in einer Verfügung zu klären sein. Das Untersuchungsverfahren ist somit weiterhin hängig.



Trassenvergabe durch die Trasse Schweiz AG i.S. Trassenbestell- und Zuteilungsprozess PostMail-Züge Jahresfahrplan 2014

Die Schweizerische Post AG hat im Jahr 2013 den Transportauftrag für Briefposttransporte öffentlich ausgeschrieben. SBB Cargo AG und BLS Cargo AG haben eine Offerte eingereicht. Zugleich bestellte die Schweizerische Post AG die Trassen im Jahresfahrplan 2014. Die SBB Cargo AG reichte ebenfalls Trassenanträge für das von ihr betriebene Express-Netz-Schweiz ein. Trasse.ch stellte einen Bestellkonflikt zwischen der Schweizerischen Post AG und SBB Cargo AG fest. Der Konflikt wurde von Trasse.ch nicht bereinigt. Die Schweizerische Post AG brach das Beschaffungsverfahren zur Vergabe des Transportauftrags in der Folge ab. Der Trassenkonflikt konnte daraufhin – ohne Beitrag von Trasse.ch – einvernehmlich gelöst werden. Die Schweizerische Post AG erhielt die Trassen zugeteilt und übertrug diese zur Erfüllung des Briefposttransportauftrages an die SBB Cargo AG. Die BLS Cargo AG ist mit dem Antrag auf Durchführung einer Untersuchung von Amtes wegen gegen den Trassenvergabeprozess von Trasse.ch an die SKE gelangt.

Die SKE hat aufgrund des Verdachts, dass sich Trasse.ch bei der Zuteilung der Trassen diskriminierend verhalten habe, eine Untersuchung von Amtes wegen eingeleitet. Im Rahmen dieser Untersuchung hat die SKE einen umfassenden Schriftenwechsel durchgeführt und im Juni 2014 einen Entscheid erlassen. Die SBB Cargo AG und Trasse.ch reichten Beschwerde gegen die Verfügung der SKE ein. Die Beschwerde der SBB Cargo AG wurde aufgrund eines mangelnden Rechtsschutzinteresses abgewiesen. Die Beschwerde von Trasse.ch wurde infolge eines formellen Mangels seitens der SKE gutgeheissen und zur Neubeurteilung an diese zurückgewiesen. Im Dezember 2015 erliess die SKE die neue Verfügung und stellte fest, dass Trasse.ch das Trassenzuteilungsverfahren der Briefposttransporte nicht rechtskonform durchgeführt und somit die Gewährung des diskriminierungsfreien Netzzuganges gefährdet hat. Trasse.ch verletzte

insbesondere Art. 9a EBG, Art. 12 Abs. 1 NZV, Ziff. 3.1 und 3.4 der BAV-Richtlinie zur Trassenzuteilung und zum Bietverfahren sowie Ziff. 4.2.2.2, 4.3.1 und 4.4.1.1 der Network Statements. Infolgedessen verpflichtete die SKE Trasse.ch dazu, bei vermuteten Mehrfachbestellungen für den gleichen Verkehr bis zum Termin der provisorischen Trassenzuteilung einen angemessenen Verkehrsnachweis einzuholen. Ergibt sich, dass die Mehrfachbestellungen auf unterschiedlichen Verkehren beruhen, ist ein Konfliktbereinigungsverfahren durchzuführen. In diesem sollen den Bestellern alternative und zumutbare Trassenvorschläge rechtzeitig zum Entscheid unterbreitet werden, damit die provisorische Trassenzuteilung termingerecht erfolgen kann. Sollte auch dann keine Zuteilung möglich sein, hat Trasse.ch ein Bietverfahren durchzuführen und zwar vor dem Termin der definitiven Trassenzuteilung. Die erlassene Verfügung ist noch nicht in Rechtskraft erwachsen, die SKE geht von einem Weiterzug ans Bundesverwaltungsgericht aus.

Streckensperrung

Im Rahmen von Bauarbeiten an der Infrastruktur kommt es im Bahnverkehr zu Streckensperrungen. Zur Aufrechterhaltung einer Zugverbindung müssen deshalb beispielsweise Ersatzbusse eingesetzt werden. Somit führen die Streckensperrungen zu zusätzlichen Kosten, welche bei den EVU anfallen. Art. 11b NZV und die Richtlinie «Streckensperrungen gemäss Art. 11b NZV» des BAV regeln die Frage, wann ein EVU und wann ein ISB diese zusätzlich anfallenden Kosten zu tragen haben.

Im Jahr 2014 war die BLS AG, Personenverkehr resp. Bahnproduktion, von drei Streckensperrungen betroffen. In der Folge kam es zwischen der BLS AG und SBB Infrastruktur sowie BLS Netz AG zu Differenzen, wer für die von der BLS AG ausgewiesenen Kosten aufzukommen habe. Die BLS AG interpretierte Art. 11b NZV und die Richtlinie des BAV dahingehend, dass die ISB diese zu bezahlen haben, da es sich nicht um geringfügige Kosten handeln würde. SBB Infrastruktur und BLS Netz AG vertraten die gegenteilige Meinung.

Daraufhin gelangte die BLS AG mit dem Gesuch um Einleitung einer Untersuchung von Amtes wegen über die korrekte Umsetzung und Anwendung von Art. 11b NZV und der dazugehörigen Richtlinie an die SKE. Die SKE soll klären, bis zu welchem Betrag Kosten als geringfügig gelten und ob diese durch das EVU oder die ISB zu tragen sind. Die SKE eröffnete eine Untersuchung von Amtes wegen. Das BAV erklärte, dass es seine Richtlinie «Streckensperrungen gemäss Art. 11b NZV» auf das Jahr 2016 überarbeiten und in diesem Rahmen einen Grenzwert von CHF 30'000 für die Geringfügigkeit festlegen werde. Das Untersuchungsverfahren ist weiterhin hängig.

«Die SKE wird ihre Marktbeobachtung und ihr -monitoring weiter entwickeln, um regelmässig Aussagen über den Schweizerischen Eisenbahnmarkt machen zu können.»

Peter Bösch, Mitglied SKE



Vernehmlassungen

Die SKE hat Stellungnahmen zu den folgenden Gesetzgebungsprojekten eingereicht:

Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Die SKE unterstützt die Stossrichtung der Organisation Bahninfrastruktur (OBI). Die SKE soll neu als RailCom weitere Überwachungs- und Prüfungsaufgaben erhalten und damit als Regulator gestärkt werden. Das heute geltende, integrierte Bahnsystem bietet jedoch grundsätzlich Möglichkeiten für diskriminierendes Verhalten, das versteckt und von aussen nur schwer nachweisbar ist. Zu diesem Schluss ist auch die Expertengruppe EOBI 2014 gekommen. Die Diskriminierungspotenziale liegen nicht allein in der Trassenvergabe, sondern auch bei der Netzentwicklung und Netzplanung, der Fahrplanerstellung, dem Netzunterhalt, dem Umgang im Störfall, dem Zugang zu den Bahnhöfen, Kundeninformationen und der Technologiestrategie. Die Diskriminierungspotenziale sind umso geringer, je konsequenter eine Trennung von ISB und EVU erfolgt. Wird hingegen auf eine weitergehende organisatorische und finanzielle Trennung von Infrastruktur und Betrieb verzichtet, sind dem Regulator zusätzliche Kompetenzen einzuräumen und Aufgaben zu übertragen, damit der diskriminierungsfreie Netzzugang effektiv gewährleistet und der Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt gestärkt werden kann.

Die SKE begrüsst die Einräumung von Mitwirkungsrechten an die im Netzzugang tätigen EVU für Infrastrukturentscheide und die Möglichkeit des BAV einzelne EVU oder ISB mit einer Systemführerschaft zu beauftragen. Die vorgesehenen Regelungen sind jedoch präziser auszugestalten, um die Rechtsdurchsetzung zu gewährleisten.

Die SKE begrüsst ausdrücklich die erweiterte Kompetenz zur Datenerhebung, Marktbeobachtung sowie Überwachung. Damit könnte die bereits mit der Bahnreform 2.2 beschlossene Wettbewerbsaufsicht resp. präventive Marktüberwachung umgesetzt werden. Dies ist entscheidend, um Wettbewerb zu ermöglichen und Diskriminierungen zu verhindern.

Eisenbahn-Netzzugangsverordnung NZV (neues Trassenpreissystem)

Die SKE unterstützt grundsätzlich die Zielsetzung der Änderungen der NZV und begrüsst die Beibehaltung des heutigen Trassenpreissystems in seinen Grundzügen. Die vorgeschlagene Änderung betrifft vornehmlich die Einführung eines Verschleissfaktors. Auch die Erhöhung des Basispreises Trasse ist in Bezug auf den diskriminierungsfreien Netzzugang nicht zu beanstanden, soweit dadurch keine Diskriminierung beim Netzzugang resultiert. Generell ist für die Kommission die Ausgestaltung der Vorgaben und Instrumente zur Bestimmung des Verschleissfaktors wichtig, damit die kleineren EVU nicht einem übermässigen bürokratischen Aufwand ausgesetzt sind. Hier wird die einfache Handhabung der zur Verfügung gestellten Tools einen entscheidenden Einfluss auf die Nichtdiskriminierung haben.

Verordnungen zum Gütertransportgesetz GÜTG; Netznutzungskonzept und -planung

Die SKE begrüsst die Stossrichtungen der Verordnungen zum Gütertransportgesetz (GÜTG). Sie erachtet es aber als notwendig, die Aufgaben bzw. die Rechte und Pflichten von Trasse.ch explizit aufzuführen. Des Weiteren müssen die Kriterien und Standards der Trassenzuteilung in einer genügenden gesetzlichen Grundlage festgeschrieben sein.

Internationales

Güterverkehrskorridore 1 (Rhin–Alpine) und 2 (North Sea–Mediterranean)

Die EU hat mit der Verordnung Nr. 913/2010 «zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr» neun europäische Güterverkehrskorridore festgelegt. Sie dienen der grenzüberschreitenden Förderung des Schienengüterverkehrs und unterstützen damit den in der Bundesverfassung verankerten Verlagerungsauftrag.

Die Schweiz ist von zwei Güterverkehrskorridoren betroffen:

- Güterverkehrskorridor 1 (Rhine–Alpine): Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam – Duisburg – Basel – Mailand – Genua
- Güterverkehrskorridor 2 (North Sea–Mediterranean): Rotterdam/Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon/Basel (Basel SBB Rangierbahnhof)

Für jeden einzelnen Güterverkehrskorridor teilt eine einzige Stelle, der Corridor One-Stop-Shop (C-OSS), die Trassen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr zu. Dabei werden die von den nationalen Trassenvergabestellen offerierten Kapazitäten – die sogenannten pre-arranged train paths (vorab vereinbarte Zugtrassen) – durch den C-OSS vergeben. Die Zuteilung von pre-arranged train paths durch den C-OSS erfolgt gestützt auf eine Vereinbarung der ISB und Trassenvergabestellen. Diese Vereinbarung regelt Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten des C-OSS und der nationalen ISB/Trassenvergabestellen. Diese haben dem C-OSS die Vollmacht erteilt, in ihrem Namen und Auftrag die pre-arranged train paths zuzuteilen.

Die C-OSS werden von den betroffenen Regulierungsstellen aus Belgien, Luxemburg, Deutschland, Italien, der Niederlande, Frankreich und der Schweiz gemeinsam überwacht. Die SKE übt hier eine Aufsichtsfunktion aus. Die Zusammenarbeit zwischen den Regulatoren ist im Cooperation Agreement und einem Schweizer Letter of Intent geregelt.

Eine für den Jahresfahrplan 2016 auch auf den Güterverkehrskorridoren 1 und 2 vorgesehene neue Prioritätenordnung, d.h.

die sogenannten Flex-PaP (flexible pre-arranged paths) und NetPaP (Network pre-arranged paths) sollen den Eisenbahnverkehrsunternehmen mehr Flexibilität ermöglichen. Im Berichtsjahr wurden diese neuen Regelungen weiter diskutiert. Dabei muss ein Ausgleich zwischen den Bedürfnissen der EVU nach mehr Flexibilität einerseits und der Fahrplanstabilität der ISB andererseits gefunden werden.

Die EU beabsichtigt, die RL 913/2010 (Korridore) bereits nach zwei Jahren zu überarbeiten. Ziel ist die stärkere Reglementierung des Korridor-Betriebes. Die SKE hat sich in mehreren Gesprächen, zusammen mit der Mehrheit der europäischen Regulatoren, gegen ein zu schnelles Vorgehen ausgesprochen. Die Korridore brauchen mehr Erfahrungen in ihrem Betrieb. Alle ausser dem Korridor 1 sind noch zu wenig lange operativ in Betrieb, so dass sie noch über zu wenig praktische Anwendungserfahrungen verfügen. Eine Änderung der Bestimmungen, und insbesondere eine stärkere Reglementierung, sind deshalb zurzeit nicht angezeigt.



European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Das ENRRB wurde 2013 aufgrund der Überarbeitung des EU-Rechtsrahmens [Richtlinie 2012/34 (EU); Recast] gegründet. Die dort vertretenen europäischen Regulierungsstellen sowie die EU-Kommission tauschen sich an regelmäßigen Treffen über grenzüberschreitende Themen der Eisenbahnregulierung aus. Das ENRRB dient der Kooperation der Regulierungsstellen.

Die SKE hat an den zwei Plenarsitzungen als Beobachterin teilgenommen. Hauptthema war die Umsetzung des Recast des ersten Eisenbahnpakets. Die SKE hat die Erfahrungen der europäischen Regulierungsbehörden, die sich als stabil und in der Schweiz als umsetzbar erwiesen haben, in ihre Stellungnahmen, z.B. zur Gesetzgebungsvorlage OBI, einfließen lassen.

«Die SKE nimmt vor allem an den Plenarsitzungen und an jenen der Working-group Access der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail) teil, da sich diese mit den Problemen des Zugangs zu den Güterverkehrskorridoren und deren Betrieb befassen.»

Ursula Erb, Mitglied SKE

Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

IRG-Rail ist ein Zusammenschluss von aktuell 26 Regulierungsstellen. Das Ziel ist die internationale Zusammenarbeit zur Entwicklung eines europäischen Eisenbahn-Binnenmarktes: Entwicklung optimaler Lösungen (Best Practices) hauptsächlich in den Bereichen Netzzugang und Serviceeinrichtungen sowie Förderung eines gemeinsamen Ansatzes bei der Umsetzung des europäischen Regulierungsrahmens. Die SKE hat im Jahr 2010 zusammen mit den Regulierungsstellen aus Deutschland, Grossbritannien, den Niederlanden und Österreich eine Initiative zur Stärkung der Zusammenarbeit der unabhängigen Eisenbahn-Regulierungsstellen ergriffen, was 2011 zur Gründung von IRG-Rail führte.

Die SKE nimmt vor allem an den Plenarsitzungen und an jenen der Working-group Access teil, da sich diese mit den Problemen des Zugangs zu den Güterverkehrskorridoren und deren Betrieb befassen.

Rechtliche Entwicklungen in der EU (4. Bahnpaket und Recast)

Das europäische Schienenverkehrsnetz ist derzeit recht fragmentiert. Die einzelnen EU-Mitgliedstaaten und die mit ihnen verbundenen Partnerstaaten (Schweiz, Norwegen, Mazedonien usw.) verwenden immer noch unterschiedliche Sicherheitsnormen und technische Systeme. Beispielsweise müssen grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste Sicherheitsgenehmigungen von mehreren verschiedenen nationalen Behörden einholen und mit mehreren verschiedenen Signalsystemen umgehen. Das macht den Marktzugang neuer Eisenbahnunternehmen und neuer technischer Ausrüstung kompliziert und teuer.

Mit der Beseitigung der Hindernisse, die dem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum noch im Wege stehen, soll das vierte Eisenbahnpaket dazu beitragen, einen wettbewerbsfähigeren Eisenbahnsektor zu schaffen – mit besseren Verbindungen zwischen der EU und ihren Nachbarländern.

Die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften umfassen einerseits technische Aspekte, andererseits Fragen der Lenkung und der Marktöffnung (politische Aspekte):

- Die technischen Anpassungen sind weitgehend unbestritten.
- Die politischen Aspekte sind hingegen Ende 2015 immer noch Gegenstand von Kontroversen einerseits zwischen den Mitgliedstaaten, andererseits zwischen der EU-Kommission und den Staaten. Zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnsektor schlägt die Europäische Kommission die Öffnung der inländischen Schienenpersonenverkehrsmärkte und eine schärfere Trennung der ISB von EVU vor. Hierzu müssen ISB und EVU grundsätzlich rechtlich getrennt sein.

Die RL zur Umsetzung des sogenannten Recast (Anpassungen und definitive Umsetzung des ersten Eisenbahnpaketes) verlangte von den EU-Mitgliedstaaten bis Mitte 2015 deren verbindliche Einführung. Dies ist nur zum Teil geschehen, grosse Mitgliedstaaten wie Deutschland und Frankreich sind nicht mit allen Umsetzungsschritten einverstanden.

Die SKE beobachtet diese Entwicklungen intensiv. Sie befürwortet eine schrittweise Angleichung der Schweizerischen Gesetzgebung an die europäischen Normen, sofern sich diese als sinnvoll und stabil erwiesen haben.

Frankfurt	Hamburg Kiel	16	S 12	7.48	Stadelhofen	Winterthur	Seen	44	S 3
Flughafen		Zug fällt aus	S 7	7.50	Oerlikon	Kloten	Winterthur	41	S 9
Thun	Visp Brig	14	S 24	7.51	Wiedikon Enge	Thalwil	Zug	4	S 5
Genève	Genève-Aéroport	18	S 15	7.52	Hardbrücke	Affoltern a/A		41/42	S 8
Zug	Luzern	9	S 5	7.55	Stadelhofen	Uster Wetzikon	Pfäffikon SZ	43/44	S 15
ausen		11	S 8	7.55	Oerlikon	Wallisellen	Weinfelden	33	S 7
Brugg Aarau Olten	Bern	15	S 10	7.55	Selnau Triemli	Uitikon Waldegg	Uetliberg	22	S 14
Winterthur	Romanshorn	10	S 9	7.58	Stadelhofen	Stettbach	Uster	43/44	S 2

Über die SKE

Kommission

Die Kommission hat im Berichtsjahr sechsmal im Plenum getagt. Hinzu kommt die Tätigkeit der Kommissionsmitglieder in den vier Ressorts «Recht», «Marktzugang», «Wettbewerbsaufsicht» und «Internationales».

Die Kommission setzt sich wie folgt zusammen:



Die SKE (von links nach rechts): Prof. Dr. Matthias Finger, Dr. Ursula Erb, Dr. Yves Putallaz, Barbara Klett, Patrizia Danioth Halter, Werner Grossen, Peter Bösch, Sibylle Burger-Bono

Funktion	Name	Hintergrund
Präsidentin	Patrizia Danioth Halter	lic.iur., Rechtsanwältin und Notarin, LL.M., Altdorf
Vizepräsident	Matthias Finger	Professor EPFL, Croix-de-Rozon
Mitglied	Peter Bösch	Logistik-Experte, Binningen
Mitglied	Ursula Erb	Dr. oec. publ., Uhwiesen
Mitglied	Werner Grossen	dipl. Betriebswirtschaftler NDS HF, Thierachern
Mitglied	Barbara Klett	Rechtsanwältin, LL.M. und Mediatorin, Luzern
Mitglied	Yves Putallaz	Dr. Ing. Génie civil EPFL, Vevey

Fachsekretariat

Das Fachsekretariat unterstützt die Kommission fachlich und technisch. Es untersteht den Weisungen der Kommission. Administrativ ist es dem GS UVEK zugeordnet.

2015 hat die SKE ihr Fachsekretariat umfassend reorganisiert. Das Team wurde auf vier Personen erweitert, um die seit 2013 geltenden, neuen Kompetenzen umfassend ausüben zu können. Eine Strategieerarbeitung wurde angestossen und ein Monitoring-Konzept erstellt. Damit können ab 2015 quantitative Aussagen über die Wettbewerbsintensität im schweizerischen Eisenbahnmarkt gemacht werden.

Personell setzt sich das Fachsekretariat im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

Funktion	Name	Hintergrund
Leiterin	Sibylle Burger-Bono	Rechtsanwältin
Mitarbeiterin	Sandra Dorasamy	Direktionsassistentin
Mitarbeiter	Andreas Oppliger	wissenschaftlicher Mitarbeiter (lic. phil. nat.)
Mitarbeiterin	Gabriela Weber	Juristin, MLaw



Ausblick

Für 2016 stehen erneut wesentliche Weichenstellungen in der Gesetzgebung an:

- Am 1.7.2016 tritt das GüTG in Kraft. Für die SKE heisst dies eine Erweiterung ihrer Zuständigkeit. Sie hat neu ebenfalls den diskriminierungsfreien Zugang zu den Anschlussgleisen und Umschlagsanlagen Privater sicherzustellen. Vorausgesetzt ist eine massgebliche finanzielle Beteiligung des Bundes bei der Erstellung der Anlagen. Deren Betreiber haben erstmals den Zugang zu ihren Anlagen zu publizieren und die Bedingungen in rechts- und chancengleicher Art und Weise festzulegen.
- Voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2016 wird der Bundesrat die Botschaft zu OBI zu Händen des Parlaments verabschieden. Zielsetzung ist eine Stärkung der SKE zur RailCom sowie die Schaffung einer unabhängigen Trassenvergabebehörde. Das Parlament wird sich damit über einen weiteren wichtigen Schritt der Bahnreform auszusprechen haben.

Die SKE wird ihre Marktbeobachtung und ihr -monitoring weiter entwickeln, um regelmässig Aussagen über den Schweizerischen Eisenbahnmarkt machen zu können.



Glossar

Abkürzung	Bedeutung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
DB	Deutsche Bahn
DML Zürich	Durchmesserlinie Zürich
EBG	Eisenbahngesetz
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
EOBI	Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
WLV / EWL	Einzelwagenladungsverkehr
GS UVEK	Generalsekretariat des UVEK
GüTG	Gütertransportgesetz
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ISB	Infrastrukturbetreiberin
LV	Leistungsvereinbarung
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale



Abkürzung	Bedeutung
NWS	Network Statement
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
OBI	Organisation Bahninfrastruktur
RL	EU-Richtlinie
RTE	Regelwerk Technik Eisenbahn
RVOV	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SKE	Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
SOB	Schweizerische Südostbahn
SR	Systematische Rechtssammlung
Trasse.ch	Trasse Schweiz AG
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VVB	Verbrauchsabhängige Verrechnung Bahnstrom

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
 Monbijoustrasse 51 A
 3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 24 60

info@ske.admin.ch
 www.ske.admin.ch

