

Tätigkeitsbericht 2019

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

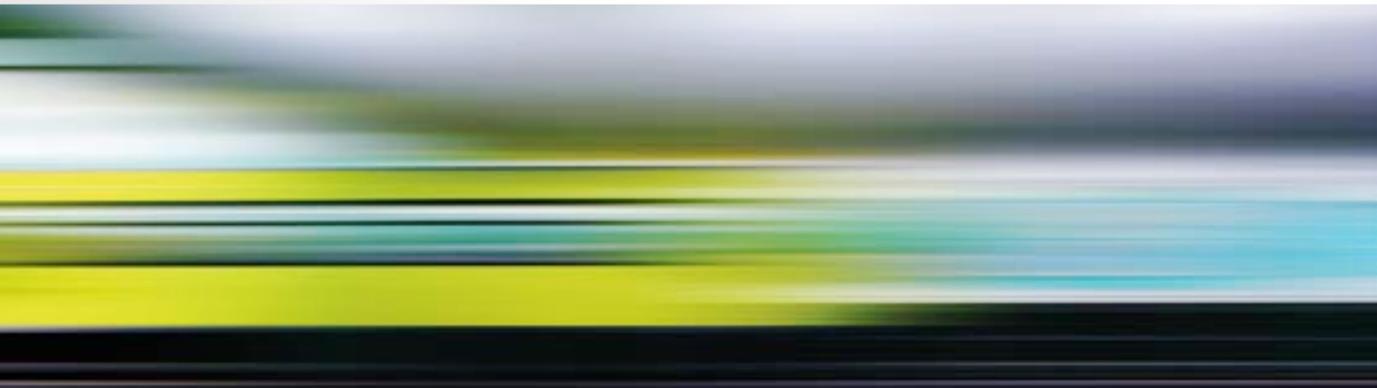
Druck: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Auflage: Deutsch 190, Französisch 53, Italienisch 17, Englisch 8

Bildnachweis: © KEYSTONE-SDA / LUZ Photo / Fabrizio Giraldi:
Titelseite. © Shutterstock: Seiten 1, 2, 3, 4, 8, 9-10, 11, 12-13.
© Adobe Stock: Seiten 6-7, 14, 15-16. © Fotolia: Seite 5. © by
look-at-me.ch, Yolanda Nacht-Bohler: Portraits Seite 2 und 12.

Inhalt

Vorwort der Präsidentin	2
Management Summary	3
Rechtliches	4
Allgemeines	4
Klagen und Anzeigen	4
Marktmonitoring	5
Allgemeines	5
Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2020	5
Netzzugangsbedingungen 2020 und 2021	5
Rangierbahnhöfe	5
Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs	6
Netzzugangsanalyse	7
Stärkung der integrierten Bahnproduktion der SBB	7
Gebäude GS2 im Campus Wankdorf der SBB	8
Fachtagung	8
Ausblick	8
Marktbeobachtung	9
Verkehrsleistungen auf dem Schweizer Schienennetz	9
Blick zurück	10
Ausblick	10
Internationales	11
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	11
Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors RFC)	11
European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	11
Die SKE	12
Kommission	12
Fachsekretariat	13
Ausblick	14
Gesetzespaket Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)	14
Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs	14
Zusatzleistung «Abstellungen von Eisenbahnfahrzeugen»	14
Digitalisierung	14
Glossar	15



Vorwort der Präsidentin

Liebe Leserin, Lieber Leser

Vor 20 Jahren hat die Schweiz den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz eingeführt und die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) geschaffen. Seit der Bahnreform im Jahr 1999 müssen die Sparten Verkehr und Infrastruktur im Eisenbahnbereich organisatorisch und rechnerisch getrennt sein. Damit schuf man die Voraussetzung, den Wettbewerb auf der Schiene zu ermöglichen und verfolgte das Ziel, die Effizienz des Schienenverkehrs zu steigern. Als unabhängige Behörde ist die SKE seither zuständig, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen einen fairen und chancengleichen Zugang zum Bahnnetz zu gewährleisten.

Im Berichtsjahr gelang es der SKE, ihre Aufsicht weiter zu stärken und dabei die Zugangsbedingungen, die Kapazitätszuteilung und das Entgelt für die Benutzung der Bahninfrastruktur und der Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Umschlagsanlagen) im Rahmen von Klagen und Untersuchungen zu prüfen. Sie untersuchte insbesondere die Regelung der Kostentragung bei einem Betriebsunterbruch infolge einer technischen Störung der Eisenbahninfrastruktur.

Die SKE implementierte zusammen mit der Branche die Publikationspflicht der Zugangsbedingungen zu den KV-Umschlagsanlagen. So hatten per Ende 2019 alle vom Bund subventionierten Anlagen ihre Zugangsbedingungen mittels vorgegebener Standards der SKE auf ihrer Webseite publiziert.

Die SKE pflegt eine proaktive und begleitende Aufsicht, um Diskriminierungspotentiale frühzeitig zu eruieren und gemeinsam mit den betroffenen Akteuren zu beseitigen. Beispielsweise begleitet sie die SBB im Projekt «Traffic Control Center», welches zum Ziel hat, Mitarbeitende von SBB Personenverkehr in den Betriebszentralen von SBB Infrastruktur anzusiedeln. Hierzu hat die SKE mit SBB Infrastruktur ein Massnahmenpaket zur Reduktion der Diskriminierungspotentiale vereinbart.

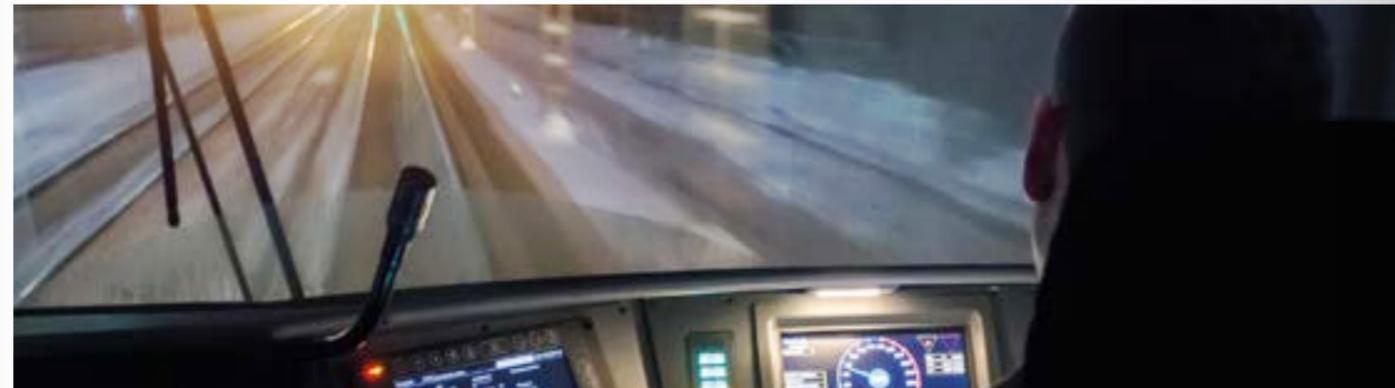


Ein weiteres Beispiel für die proaktive Herangehensweise der SKE ist die Prozessanalyse zu den Zuständigkeiten im Netzzugang, um das Diskriminierungspotential systematisch zu analysieren und mit der Branche praxisbezogene Lösungen zu erarbeiten.

An ihrer Fachtagung im November 2019 thematisierte die SKE die Herausforderungen, welche die Digitalisierung und insbesondere das Programm smartrail 4.0 für den diskriminierungsfreien Zugang zum Bahnnetz mit sich bringen. Bereits in der Konzeptphase dieses Programms initiierte die SKE somit einen Austausch. Aus den Workshops ergaben sich kritische Handlungsfelder wie beispielsweise die Verschiebung von Funktionalitäten von der Infrastruktur auf die Fahrzeuge.

An dieser Stelle möchte ich der Kommission sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fachsekretariats für ihr Engagement und ihre kompetente Arbeit bestens danken.

Patrizia Danioth Halter
Präsidentin



Management Summary

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) gewährleistet als unabhängige Behördenkommission den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz sowie zu den privaten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Umschlagsanlagen) und Anschlussgleisen, die vom Bund mitfinanziert werden. Die SKE unterstützt damit das Funktionieren des Eisenbahnmärktes. Sie ist in drei Bereichen tätig:

- Als Fachgericht befindet sie über Klagen von Eisenbahn- und weiteren Transportunternehmen betreffend Zugang zum Netz und den Anlagen.
- Als Aufsichtsbehörde führt sie von Amtes wegen Untersuchungen durch und ordnet Massnahmen zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit an. Sie betreibt hierfür ein Marktmonitoring und eine Marktbeobachtung.
- Sie arbeitet auf internationaler Ebene mit anderen Regulatoren zusammen und initiiert insbesondere im Bereich der Güterverkehrskorridore eine vertiefte Kooperation.

Die SKE bearbeitete 2019 insbesondere folgende Klage und Anzeige, die rechtskräftig erledigt sind:

- die **Klage** eines Charter-Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) betreffend Haftungsregelung bei Betriebsstörung sowie
- die **Anzeige** eines Güter-EVU betreffend Zugang zu einer privaten Anlage, welche mit einem vom Bund subventionierten Anschlussgleis erschlossen ist.

Im **Marktmonitoring** befasste sich die SKE im Berichtsjahr mit folgenden Themen:

- Bei den vom Bund subventionierten KV-Umschlagsanlagen setzte die SKE die Publikationspflicht der Zugangsbedingungen durch.
- Die SKE erstellte eine detaillierte Prozessanalyse zu den Zuständigkeiten und Diskriminierungspotentialen im Netzzugang.
- Im Austausch mit den SBB wurden das Projekt «Traffic Control Center» und der Bezug des Gebäudes GS2 im Campus Wankdorf begleitet. Die SKE vereinbarte mit SBB Infrastruktur ein Massnahmenpaket zur Reduktion der eruierten Diskriminierungsrisiken.

Im Rahmen einer **Fachtagung** bot die SKE eine Diskussionsplattform, um sich über den Einfluss der Digitalisierung und insbesondere des Innovationsprogramms smartrail 4.0 auf die Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs auszutauschen.

Im Bereich der **Marktbeobachtung** analysierte die SKE die Kennzahlen zu den nationalen Verkehrsleistungen und verfolgte aktuelle Themen im Eisenbahnbereich. Um der Bahnbranche und der interessierten Öffentlichkeit verstärkt Einblick in ihre Tätigkeiten zu geben, lancierte die SKE im Berichtsjahr einen Newsletter. Zudem erarbeitete die SKE ein Konzept für die Datenerhebung und -auswertung, um Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und relevante Themen gezielt anzugehen.

Im Rahmen der **internationalen Zusammenarbeit** konnte die SKE den anderen europäischen Bahnregulatoren Lösungsansätze für das Kapazitätsmanagement auf den Rail Freight Corridors (RFC) aufzeigen, da die Schweiz mit ihrem stark ausgelasteten Schienennetz in diesem Bereich über eine grosse Expertise verfügt.



Rechtliches

Allgemeines

Die SKE ist eine unabhängige Behördenkommission im Sinne von Art. 8a Abs. 3 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV)¹. Gemäss Art. 40a^{bis} des Eisenbahngesetzes (EBG) entscheidet sie über Klagen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und leitet von Amtes wegen Untersuchungen ein, wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang verhindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird². Weiter überwacht sie den Zugang zu KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen, die der Bund mitfinanziert. Als marktorientierte Kommission beaufsichtigt und unterstützt die SKE massgeblich das Funktionieren des Eisenbahnmarktes (Art. 8m Bst. b RVOV).

Klagen und Anzeigen

Klage betreffend Kostentragung bei Betriebsunterbruch infolge technischer Störung der Eisenbahninfrastruktur

Mit Entscheid vom 6. Dezember 2019 wies die SKE die Klage eines EVU ab, welches Charterfahrten mit historischen Fahrzeugen anbietet. Eine technische Störung der Eisenbahninfrastruktur verhinderte über mehrere Stunden die Weiterfahrt eines Charterzugs der Klägerin und verursachte Kosten für den Ersatztransport der Fahrgäste sowie die Rückführung des Rollmaterials. Das betroffene EVU verlangte von der Infrastrukturbetreiberin (ISB), diese Kosten zu übernehmen. Die SKE hat die Regelung der Kostentragung bei Betriebsunterbruch in der Netzzugangsvereinbarung auf die Vereinbarkeit mit der Diskriminierungsfreiheit untersucht. Des Weiteren wurde die Gleichbehandlung von konzessionierten und nicht-konzessionierten EVU geprüft.

Konzessionierte EVU müssen den Fahrgast bei einem Anschlussbruch gemäss Gesetz entschädigen. Diese Entschädigung hat die ISB bei Betriebsstörungen gemäss Netzzugangsvereinbarung dem EVU zurückzuerstatten. Das klagende Charterunternehmen nimmt keine regelmässige und gewerbmässige Personenbeför-

derung vor und verfügt daher über keine Konzession. Folglich ist es bei Anschlussbruch auch nicht gesetzlich zur Entschädigung der Fahrgäste verpflichtet. Ihm steht dieser Rückerstattungsanspruch gegenüber der ISB nicht zu.

Für den weiteren, vom EVU selbst erlittenen Schaden, wie beispielsweise die Rückführung des Rollmaterials, sieht die Netzzugangsvereinbarung keine Regelung der Kostentragung seitens ISB vor. Sowohl konzessionierte wie auch nicht-konzessionierte EVU könnten aber mit der ISB die Kostentragung in einer Zusatzvereinbarung regeln. Dies ist vorliegend nicht erfolgt. Die SKE kam zum Schluss, dass die vertragliche Haftungsregelung mit der Diskriminierungsfreiheit vereinbar und somit rechtmässig ist. Die Klage wurde daher abgewiesen.

Anzeige betreffend Zugang zu einem Anschlussgleis

Ein Gütertransport-EVU, welches eine private Anlage beliefert, reichte bei der SKE Anzeige ein. Es machte geltend, dass ihm der Zugang zu einem Anschlussgleis verwehrt wurde, welches die Anlage erschliesst. Die Abklärungen der SKE ergaben, dass das BAV beim betreffenden Anschlussgleis Investitionsbeiträge verfügt, diese jedoch nicht an die Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs geknüpft hat. Bei kleinen Projekten kann von dieser Voraussetzung abgewichen werden. Dritte können in diesem Fall somit keinen diskriminierungsfreien Zugang beanspruchen. Demzufolge ist die SKE nicht zuständig, gegen den Betreiber oder Eigentümer des Anschlussgleises vorzugehen.

¹ RVOV; SR 172.010.1

² EBG; SR 742.101



Marktmonitoring

Allgemeines

Die SKE prüft in ihrem Marktmonitoring systematisch, ob in ihrem Zuständigkeitsbereich Diskriminierungspotentiale bestehen oder Diskriminierungen stattfinden. Dabei richtet sich die SKE nach ihren gesetzlichen Kompetenzen gemäss Art. 40a^{bis} Abs. 1 EBG, insbesondere die Aufsicht über:

- die Trassenvergabe im Jahresfahrplan,
- die für die Fahrplanperiode gültigen Netzzugangsbedingungen,
- die Verantwortlichkeiten und Abläufe in den Rangierbahnhöfen und
- den Zugang zu KV-Umschlagsanlagen.

Weiter legt die SKE pro Geschäftsjahr zusätzlich Tätigkeitsschwerpunkte fest.

Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2020

Im Laufe des Berichtsjahrs orientierte die Trasse Schweiz AG die SKE über die wichtigsten Herausforderungen bei der Kapazitätsvergabe für den Jahresfahrplan 2020. Insgesamt nahm die Trasse Schweiz AG über 16'000 Dossiers zur Bearbeitung entgegen und musste wie in den Vorjahren viele Bestellkonflikte lösen.

Die SKE fand bei der Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2020 keine Anhaltspunkte für diskriminierendes Verhalten.

Netzzugangsbedingungen 2020 und 2021

Die SKE prüfte 2019 die Netznutzungsbedingungen der wichtigsten Schweizer ISB für die Fahrplanjahre 2020 und 2021. Die SKE konzentrierte sich bei der Prüfung auf die Änderungen gegenüber dem Vorjahr. Insbesondere bei den Zusatzleistungen klärte und plausibilisierte die SKE die Inhalte und Gründe der vorgenommenen Änderungen.

Rangierbahnhöfe

Die SKE ist zuständig, das Leistungsangebot in den fünf Rangierbahnhöfen Basel, Buchs SG, Chiasso, Lausanne und Limmattal zu überprüfen. Hierzu tauscht sich die SKE regelmässig mit der Anlageneignerin und -betreiberin SBB Infrastruktur aus.

In den vergangenen Jahren hat SBB Infrastruktur den Betrieb der Rangierbahnhöfe Limmattal und Lausanne an den Hauptnutzer SBB Cargo delegiert. SBB Cargo ist vertraglich verpflichtet, Leistungen diskriminierungsfrei zu erbringen. Die SKE hat die Einhaltung dieser Verpflichtungen überprüft und bestätigt.

2019 tauschte sich die SKE mit SBB Infrastruktur über die aktuellen Veränderungen in den Rangierbahnhöfen aus:

- Im Rangierbahnhof Buchs erfolgt die Verkehrssteuerung und Disposition der technischen Einrichtungen nicht mehr vor Ort, sondern von der Betriebszentrale Zürich aus. Die SKE wird die Veränderungen auf mögliche Diskriminierungsrisiken hin überprüfen.
- An den Grenzrangierbahnhöfen Basel und Chiasso prüft SBB Infrastruktur alternative Betreibermodelle. Aufgrund der Vielfalt von operativen EVU und den nachgefragten Leistungen, stellt die diskriminierungsfeie Leistungserbringung an diesen Grenzrangierbahnhöfen hohe Anforderungen an den Betreiber.

Die SKE wird diese Veränderungen begleiten und auf Diskriminierungsrisiken hinweisen.



Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs

Die SKE hat 2019 zusammen mit ausgewählten KV-Umschlagsanlagen deren Bedingungen für Zugang und Nutzung auf Diskriminierungsfreiheit überprüft. Zudem tauschte sich die SKE auch mit Kunden von KV-Umschlagsanlagen aus.

Im Berichtsjahr lag ein Schwerpunkt auf der Publikationspflicht der Zugangsbedingungen für KV-Umschlagsanlagen (technische, betriebliche und ökonomische Bedingungen). Die transparente Darlegung der Zugangsbedingungen ist ein Schlüsselement für den diskriminierungsfreien Zugang. Die SKE veranlasste, dass die Anlagenbetreiber die Zugangsbedingungen gemäss einheitlicher Vorlage auf ihrer Webseite publizieren.

Auch pflegte die SKE den Austausch mit Gateway Basel Nord, um die Anforderungen der Diskriminierungsfreiheit in einer frühen Phase dieses Projekts einfließen zu lassen. Dabei erläuterte die SKE einerseits die Anforderungen betreffend Gleichbehandlung bei Kapazitätszuteilung, Dienstleistungsangebot und Preisen zwischen und innerhalb der Verkehrsträger Schiene, Rhein und Strasse. Andererseits wies die SKE auf die Anforderungen betreffend Vertraulichkeit der Daten Dritter hin.

Mit dem Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts vom 8. Oktober 2019 wurde die Beschwerde gegen die 2018 erlassene Subventionsverfügung für Gateway Basel Nord gutgeheissen. Folglich wird das BAV neu verfügen müssen. Die SKE pflegt währenddessen den Austausch mit dem BAV und Gateway Basel Nord weiter.

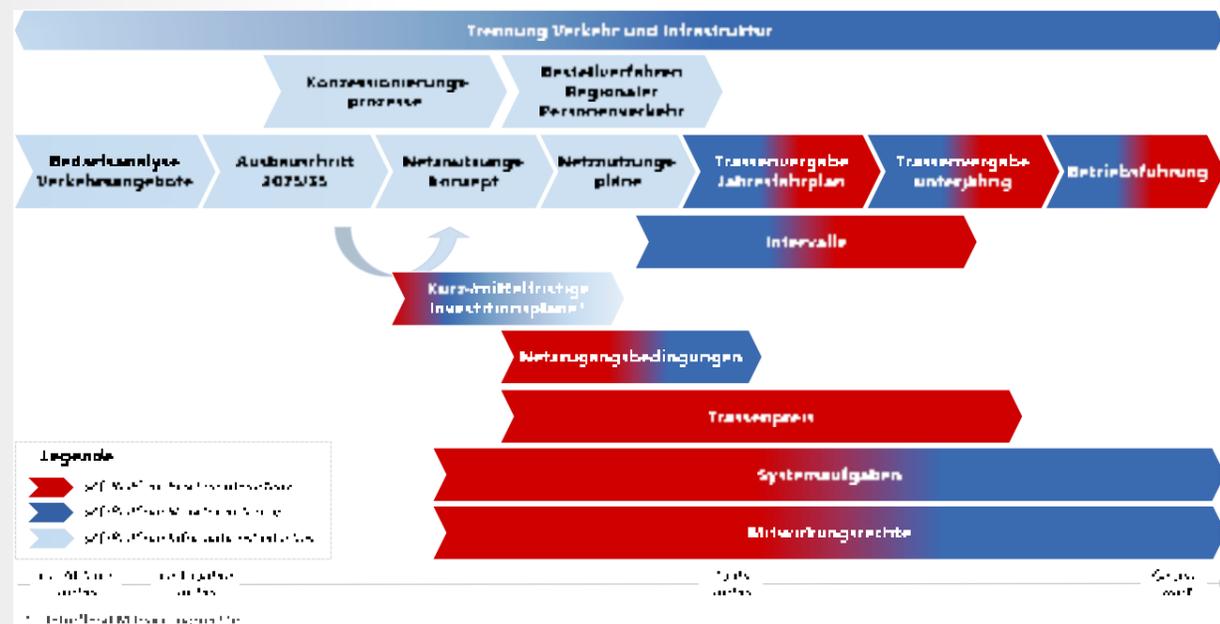


Abbildung 1: Prozessanalyse zu den Zuständigkeiten der SKE im Netzzugang (Quelle: SKE)

Netzzugangsanalyse

Die SKE hat im Berichtsjahr eine Analyse der wesentlichen Prozesse und Themen im Netzzugang durchgeführt, um ihre Aufsichtskompetenzen zu schärfen. Abbildung 1 zeigt auf, wo die SKE als Beschwerdeinstanz und Aufsichtsbehörde tätig ist und wo sie sich über die Abläufe im Netzzugang informiert.

Die wichtigsten Zuständigkeiten der SKE im Netzzugang umfassen:

- Überwachung der Trassenvergabe im Jahresfahrplan und unterjährig,
- Überwachung der Intervallplanung, der unterjährigen Ersatzfahrpläne und Umleitungen,
- Überwachung der Betriebsführung,
- Prüfung der Netzzugangsbedingungen in Bezug auf Diskriminierungen und
- Entgegennahme von Beschwerden der EVU³.

Zu diesen geltenden Kompetenzen erhält die SKE mit Inkrafttreten des Gesetzspaketes Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) weitere Zuständigkeiten in den Bereichen Systemaufgaben und Systemführerschaften sowie Mitwirkungsrechte.⁴

Stärkung der integrierten Bahnproduktion der SBB

Seit der Bahnreform 1 müssen die Sparten Infrastruktur und Verkehr in den integrierten Bahnunternehmen organisatorisch und rechnerisch getrennt sein. Aus den Betriebszentralen steuert SBB Infrastruktur heute den Verkehr auf ihrem Netz. Dazu steht sie in engem Austausch mit den EVU. Die Kommunikation erfolgt über IT-Systeme und telefonisch.

Mit dem Projekt «Traffic Control Center» plant SBB Personenverkehr, die bisher oft dezentral angesiedelten Einheiten der Kundeninformation weiter zu zentralisieren und an Standorte der Betriebszentralen zu transferieren. An mehreren Standorten von Betriebszentralen, insbesondere Lausanne und Pollegio, arbeiten heute bereits Mitarbeitende der operativen Lenkung und Kundeninformation von SBB Personenverkehr. Die SBB erhofft sich durch diese Organisationsentwicklung schnellere Reaktionszeiten bei der Störungsbewältigung und eine Verbesserung der Kundenverständigung. SBB Infrastruktur beabsichtigt, allen interessierten EVU zu ermöglichen, im Kommandoraum einer Betriebszentrale Einsitz zu nehmen.

Aufgrund der anvisierten Nähe von Mitarbeitenden der SBB-Divisionen Personenverkehr und Infrastruktur bestehen Diskriminierungspotenziale. Die SKE hat diese analysiert und beurteilt. Im Rahmen der begleitenden Aufsicht vereinbarte die SKE mit SBB Infrastruktur ein Massnahmenpaket zur Reduktion der Diskriminierungsrisiken.

³ Die Grundleistungen des Trassenpreises werden vom BAV festgelegt und können bei der SKE nicht eingeklagt werden. Die SKE ist lediglich zuständig, wenn EVU eine ungleiche oder falsche Anwendung der vom BAV festgelegten Vorgaben zum Trassenpreis monieren.

⁴ Art. 40a^{ter} Abs. 1 Bst. e und f EBG-OBI, BBl 2018 6051, 6064



Gebäude GS2 im Campus Wankdorf der SBB

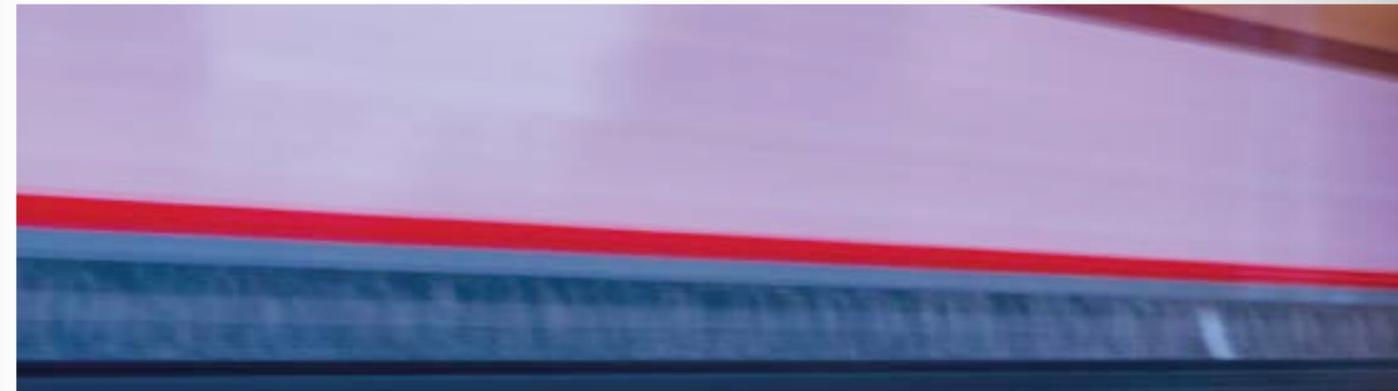
Die SBB hat 2019 den Standort Bern Wankdorf mit dem Gebäude GS2 baulich erweitert. Die SBB werden damit 2020 die prozessorientierte Zusammenführung von Mitarbeitenden ihrer Divisionen fortsetzen und haben die SKE darüber orientiert. Die SKE hält fest, dass SBB Infrastruktur ungeachtet dessen den diskriminierungsfreien Netzzugang sicherstellen muss. Massnahmen seitens der SKE drängen sich zurzeit nicht auf.

Fachtagung

Am 22. November 2019 veranstaltete die SKE eine Fachtagung über die Auswirkungen der zunehmenden Digitalisierung und insbesondere des Programms smartrail 4.0 auf den Netzzugang. Das vom BAV beauftragte Innovationsprogramm smartrail 4.0 strebt die optimale Nutzung der Digitalisierung und der neuen Technologien für den Bahnverkehr an. An der Fachtagung der SKE, welche in Zusammenarbeit mit Schlüsselvertretern von smartrail 4.0 organisiert wurde, konnten sich die Teilnehmenden in Workshops austauschen. Dort wurden zentrale Diskriminierungsrisiken eruiert und besprochen, beispielsweise ein zunehmendes Knowhow-Gefälle zwischen kleinen mitspracheberechtigten Unternehmen und der Systemführerin bei komplexen technischen Themen oder potentiell steigende Kosten bei den EVU durch die Verschiebung von Funktionalitäten der Infrastruktur auf die Fahrzeuge.

Ausblick

Die SKE wird 2020 ihre Aufsichtstätigkeit in den Bereichen Netzzugangsbedingungen, Rangierbahnhöfe, Fahrplanerstellung und Trassenvergabe und die begleitende Aufsicht betreffend integrierte Bahnproduktion der SBB fortsetzen. Daneben bearbeitet die SKE weitere ausgewählte Themenschwerpunkte wie smartrail 4.0 oder das Rabattsystem bei KV-Umschlagsanlagen.



Marktbeobachtung

Im Rahmen ihrer Marktbeobachtung analysiert die SKE die Entwicklung des Wettbewerbs und die Diskriminierungsfreiheit auf dem Schweizer Schienennetz. Um der Bahnbranche und der interessierten Öffentlichkeit verstärkt Einblick in ihre Tätigkeiten zu geben, lancierte die SKE 2019 einen Newsletter.

Verkehrsleistungen auf dem Schweizer Schienennetz

Die Verkehrsleistungen im Personenverkehr auf der Schiene zeigen von 2017 auf 2018 einen leichten Rückgang (-1.3%) auf insgesamt hohem Niveau (Abbildung 2). Dieser Rückgang betrifft den Fernverkehr und ist in erster Linie methodisch bedingt. So wurde in diesem Zeitraum ein Erhebungsparameter bei den Passagierzählungen im Fernverkehr angepasst, was zu einer Reduktion der Personenkilometer führte.

Abbildung 3 zeigt den Güterverkehr auf der Schiene (Summe von Binnenverkehr, Import-/ Exportverkehr und Transitverkehr). Der markante Rückgang der Tonnenkilometer im Jahr 2017 um rund 6% ist massgeblich dem Unterbruch der deutschen Rheintalstrecke bei Rastatt geschuldet. 2018 zeichnet sich zwar eine leichte Erholung ab (+1%), aber die Verkehrsleistung liegt immer noch unter dem Niveau vor 2017.

Entwicklung der Verkehrsleistung im Regional- und Fernverkehr auf der Schiene

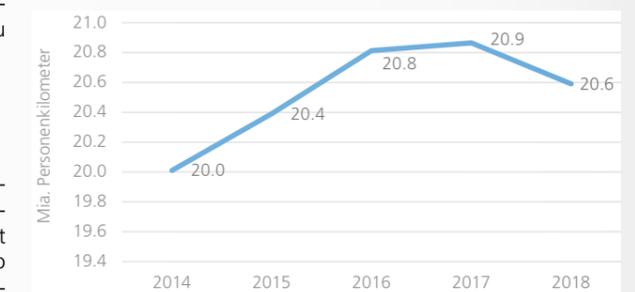


Abbildung 2: Verkehrsleistungen im Regional- und Fernverkehr 2014-18 (Quelle: BFS)

Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr



Abbildung 3: Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr (Binnen-, Import-/Export- und Transitverkehr) 2014-18 (Quelle: BFS)



Blick zurück

2019 feierte die Schweiz das Jubiläum «20 Jahre Bahnreform» - Gelegenheit für einen Blick zurück. Die erste Etappe der Bahnreform im Jahr 1999 brachte unter anderem den diskriminierungsfreien Netzzugang. Während zuvor jede Bahn ausschliesslich auf ihrem eigenen Netz tätig war⁵, kann seither grundsätzlich jedes EVU das Schienennetz gegen Bezahlung eines Trassenpreises nutzen. Der Zugang zum Netz muss diskriminierungsfrei erfolgen; das heisst, die ISB muss sich hinsichtlich Trassenzuteilung und -preis beim Eigenbedarf an die gleichen Regeln halten, die für Dritte gelten. Weiter muss sie die Bedingungen des Netzzugangs publizieren. Der diskriminierungsfreie Netzzugang ist eine wichtige Basis für den Wettbewerb im Güterverkehr bzw. die Weiterentwicklung im Personenverkehr. Dahinter steht das Hauptziel, die Bahn als Verkehrsträger aufzuwerten und mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Interessant ist auch ein Blick zurück am Beispiel des Trassenpreissystems: Im Jahr 1999 umfasste der Tarif für die Grundleistungen nach Netzzugangsverordnung im Wesentlichen eine strecken- und eine gewichtsabhängige Komponente. Konkret bestand er aus dem Mindestpreis (Fahrdienst, Unterhalt, Knoten gross oder klein), dem Preis für den Energiebezug sowie dem Deckungsbeitrag im Personen- bzw. Güterverkehr. Dieser Tarif hatte auf einer einzigen A4-Seite Platz. Zum Vergleich: Im Leistungskatalog Infrastruktur 2019 von BLS, Hafenbahn Schweiz, SBB, Südostbahn, Sensetalbahn und Turbo beansprucht der Tarif für die Grundleistungen insgesamt rund 18 Seiten. Er ist wesentlich komplexer geworden und besteht aus dem Basispreis, den Zuschlägen und Rabatten, dem Stornierungsentgelt, dem Deckungsbeitrag sowie dem Preis für den Bezug von Energie ab Fahrdracht.

Ausblick

Die Marktbeobachtung analysiert nicht nur die bisherigen Entwicklungen, sie blickt auch voraus. Hier eine Auswahl von Themen, welche auf dem Radar der SKE sind.

- **Urteil Bundesverwaltungsgericht zu Halbstundentakt Bahnlinie S3**

Mit Urteil vom 21. Mai 2019 hatte das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass auf dem Abschnitt zwischen Zürich Hardbrücke und Bülach die Interessen des Personenverkehrs diejenigen des Güterverkehrs überwiegen. Es wies das BAV an, dem Personenverkehr während der Hauptverkehrszeit die für den Halbstundentakt der S3 erforderliche Anzahl Trassen zu sichern. Das Urteil wurde ans Bundesgericht weitergezogen und ist nicht rechtskräftig. Für die SKE ist die Thematik deshalb von Interesse, weil sie ein wichtiges Ziel des Netznutzungskonzepts und der Netznutzungspläne tangiert, langfristig sowohl für den Güter- als auch den Personenverkehr genügend Trassen zu sichern.

- **Vergabe Fernverkehrskonzession**

Beim Fernverkehr verständigten sich SBB und BLS auf eine einvernehmliche Lösung. Die BLS betreibt seit Dezember 2019 verschiedene Linien unter der Fernverkehrskonzession der SBB, aber in voller Eigenverantwortung mit eigenem Rollmaterial und Zugpersonal. Die BLS verzichtet auf eine eigene Fernverkehrskonzession und die SBB zog ihre Beschwerde diesbezüglich beim Bundesverwaltungsgericht zurück. Für die SKE ist dies interessant, weil dadurch eine neue Entwicklung im Fernverkehr entsteht.

Weiter ist die SKE im Bereich Marktbeobachtung daran, ein umfassendes Konzept für die Datenerhebung und -auswertung umzusetzen. Dieses dient als Basis, um Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und Themen gezielt anzugehen.

⁵ Ausgenommen Kooperationen



Internationales

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

IRG-Rail ist die Organisation der europäischen Bahnregulatoren, welche die Harmonisierung des europäischen Eisenbahnmarktes fördert. Die SKE wahrt ihre Interessen an den Vollversammlungen von IRG-Rail, engagiert sich in der Arbeitsgruppe Access und liefert Daten für den jährlichen Marketmonitoring Report von IRG-Rail.

Die Arbeitsgruppe Access hat 2019 hauptsächlich folgende Themen begleitet: Monitoring der Güterverkehrskorridore, Neugestaltung des internationalen Fahrplanprozesses sowie Umgang mit überlasteten Schieneninfrastrukturen. Die SKE lieferte Erfahrungen und Praxisansätze des Kapazitätsmanagements auf dem stark belasteten Schienennetz der Schweiz. Besonders hervorzuheben sind hierzu die mittel- und langfristig ausgerichteten Instrumente der Fahrplanplanung in der Schweiz (Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan), welche in Europa einmalig sind. Zudem werden in den Mitgliedsländern der Europäischen Union (EU) – im Unterschied zur Schweiz – bei einem Nachfrageüberhang keine Trassen mittels Auktionen an die Antragsteller vergeben. Verschiedene Regulatoren liessen sich von der SKE die Schweizer Ansätze erläutern.

Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors RFC)

Ziel der RFC ist es, den internationalen Schienengüterverkehr zu fördern. Die Schweiz ist Teil des RFC 1 (Rhine-Alpine) sowie RFC 2 (North Sea-Mediterranean).

Mit verschiedenen Vorhaben wird versucht, mehr Verkehr für die RFC zu gewinnen. So sind beispielsweise die sogenannten Corridor One-Stop-Shops (C-OSS) zusammen mit Rail Net Europe (RNE) im Rahmen eines Projekts daran, die Kapazitätsangebote attraktiver zu gestalten. Zudem treibt die EU einen Review des «Contingency Handbooks» voran. Die SKE hatte 2017 in diesem Bereich die Initiative ergriffen und eine vergleichende Studie zum Störungsmanagement erstellt.

European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Die EU-Kommission tauscht sich mit den nationalen Bahnregulatoren im Rahmen des ENRRB zu verschiedenen Themen aus. Die SKE hat beim ENRRB Beobachterstatus und nutzt diese Plattform, um über die Ergebnisse ihrer Untersuchungs- und Klageverfahren sowie allgemeine Entwicklungen der schweizerischen Verkehrspolitik zu informieren und die Interessen gegenüber der EU-Kommission und den Regulierungsbehörden zu wahren. Die SKE profitiert zudem von den Erfahrungen der EU-Länder zu spezifischen Fragestellungen wie Trassenpreisen oder Nutzungen von Serviceanlagen. An einer Sitzung der ENRRB 2019 wurde beispielsweise über ein neues Webportal informiert, auf welchem europaweit Informationen über Serviceanlagen abgefragt werden können (<https://railfacilitiesportal.eu>). Dazu gehören unter anderem auch die KV-Umschlagsanlagen und die Rangierbahnhöfe der Schweiz.



Die SKE

Kommission

Die SKE ist seit dem 1. Januar 2000 tätig. Ihre Mitglieder werden vom Bundesrat gewählt; der Sitz der Kommission ist Bern. Administrativ ist die SKE dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zugeordnet. 2019 setzte sich die SKE personell wie folgt zusammen:



Die SKE (von links nach rechts): Werner Grossen, Peter Bösch, Prof. Dr. Markus Kern, Patrizia Danioth Halter, Giuliano Montanaro, Christof Böhler.

Funktion	Name	Hintergrund
Präsidentin	Patrizia Danioth Halter	lic. iur., Rechtsanwältin und Notarin, LL.M., Altdorf
Vizepräsident	Markus Kern	Prof. Dr. iur., LL.M., Assistenzprofessor für Staats- und Verwaltungsrecht an der Universität Bern
Mitglied	Peter Bösch	Logistik-Experte, Binningen
Mitglied	Werner Grossen	dipl. Betriebswirtschafter NDS HF, Bereichsleiter Entsorgung Recycling Bern, Thierachern
Mitglied	Giuliano Montanaro	Ing. civil dipl. EPF/SIA, CEO der alius consulting GmbH, Zürich

Zusätzliches Mitglied ab Anfang Januar 2020 ist Anna Ciaranfi Zanetta, lic. iur., Rechtsanwältin, Dalpe.

Fachsekretariat

Das Fachsekretariat unterstützt die Kommission in den Aufgaben des Fachgerichts, führt die Aufsichtstätigkeit – bestehend aus Marktmonitoring und Marktbeobachtung – aus und vertritt die SKE international in Arbeitsgruppen. Personell setzte sich das Fachsekretariat im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

Funktion	Name	Hintergrund
Leiter	Christof Böhler	Master in International Affairs HSG
Stv. Leiter	Andreas Oppliger	lic. phil. nat.
Mitarbeiterin	Ursula Erb	Dr. oec. publ.
Mitarbeiterin	Fabia Portmann	lic. iur., Rechtsanwältin
Mitarbeiterin	Katrin Suter-Burri	Dr. sc. nat. ETH (ab 15.10.2019)



Ausblick

Gesetzespaket Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)

Voraussichtlich im Sommer 2020 wird OBI in Kraft treten. Die SKE wird in RailCom umbenannt und erhält neue Kompetenzen bei den Systemführerschaften und Mitwirkungsrechten. Als Beschwerdeinstanz entscheidet die RailCom neu über:

- Klagen wegen diskriminierender Wahrnehmung von Systemaufgaben durch den vom BAV beauftragten Systemführer. Das BAV kann übergeordnete Aufgaben des Eisenbahnverkehrs mit einem öffentlichen Vertrag an ISB oder Dritte übertragen. Diese wiederum schliessen eine Vereinbarung mit den betroffenen Unternehmen über die Systemaufgabe.
- Klagen wegen Verletzung der Mitwirkungsrechte der EVU bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung der ISB. Die ISB hat den betroffenen EVU neu bei Investitionsvorhaben auf ihrem Netz ein Mitwirkungsrecht einzuräumen.

Im Bereich der Prozesse und Vorgaben der Betriebsführung erhält die künftige RailCom neue Überwachungsaufgaben.

Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs

Bei den vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen kommen verschiedene Rabattsysteme zum Einsatz. Die SKE wird diese 2020 analysieren und auf ihre Diskriminierungsfreiheit, insbesondere die Gleichbehandlung der Anlagenutzer, prüfen.

Zusatzleistung «Abstellungen von Eisenbahnfahrzeugen»

Die Zusatzleistung «Abstellungen von Eisenbahnfahrzeugen» ist gesetzlich reguliert, wobei sich die Preisbildung nach dem Knappheitsprinzip richtet (Art. 22 NZV). Die SKE wird die Preisfestsetzung, die Bahnhofskategorisierung und die Kapazitätsbewirtschaftung durch die ISB prüfen.

Digitalisierung

Die zunehmende Digitalisierung im Eisenbahnverkehr hat vielfältige Auswirkungen hinsichtlich der Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs. Die SKE wird diese neuen Herausforderungen in ihrer Arbeit berücksichtigen und insbesondere das Innovationsprogramm smartrail 4.0 weiterhin begleiten.



Glossar

Abkürzung	Bedeutung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
CHF	Schweizer Franken
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
EBG	Eisenbahngesetz
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ISB	Infrastrukturbetreiberin
KV-Umschlagsanlagen	Terminals des kombinierten Verkehrs
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
OBI	Organisation der Bahninfrastruktur
RFC	Rail Freight Corridor
RNE	Rail Net Europe
RVOV	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen



Abkürzung	Bedeutung
SKE	Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
SR	Systematische Rechtssammlung
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)
Christoffelgasse 5
3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 13 00

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

