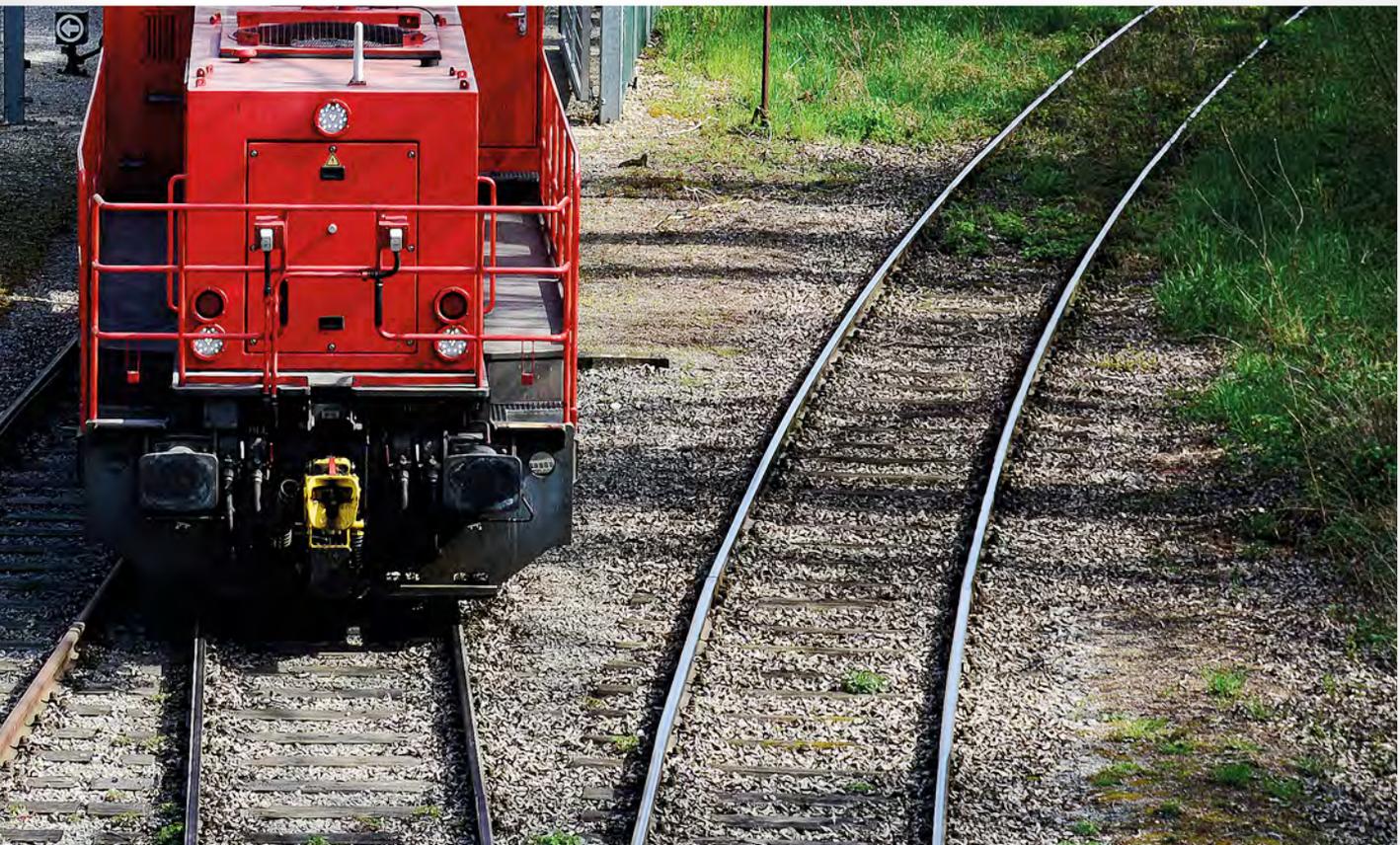




# Tätigkeitsbericht 2020

## Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom  
Commission des chemins de fer RailCom  
Commissione del trasporto ferroviario ComFerr  
Rail Transport Commission RailCom



## Impressum

Herausgeber: Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom

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

Druck: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Auflage: Deutsch 180, Französisch 50, Italienisch 15, Englisch 5

Bildnachweis: © Adobe Stock: Titelseite, Seiten 1-7, 10-17, 19-20.

© Shutterstock: Seiten 8-9, 18. © by look-at-me.ch, Yolanda

Nacht-Bohler: Portraits Seite 2 und 16.

## Inhalt

Vorwort der Präsidentin	2
Management Summary	3
Rechtliches	4
Allgemeines	4
Neuerungen infolge des Gesetzespakets OBI	4
Allgemeines	4
Übergeordnete Aufgaben im Bereich Bahninfrastruktur	5
Mitwirkungsrecht bei der Investitionsplanung von ISB	6
Zugang zu Dienstleistungen in der Nahzustellung	6
Verfahren	7
Marktmonitoring	8
Allgemeines	8
Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2021	8
Netzzugangsbedingungen 2021 und 2022	8
Zusatzleistung Energie	8
Zusatzleistung «Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen»	9
Rangierbahnhöfe	9
Stärkung der integrierten Bahnproduktion der SBB	9
Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs	10
STEP Review	10
Fachtagung	10
Marktbeobachtung	11
Allgemeines	11
Verkehrsleistungen auf dem Schweizer Schienennetz	11
Konzeptionelle Weiterentwicklung der Marktbeobachtung	12
Datenweitergabe an die RailCom	13
Ausgewählte Themen	13
Internationales	15
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	15
Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors RFC)	15
Die RailCom	16
Kommission	16
Fachsekretariat	17
Ausblick	18
Übergeordnete Aufgaben im Bereich Bahninfrastruktur	18
Mitwirkungsrecht bei der Investitionsplanung von ISB	18
Zugang zu Dienstleistungen in der Nahzustellung	18
Baustellen- und Intervallplanung	18
Glossar	19



## Vorwort der Präsidentin

Liebe Leserin, Lieber Leser

Vor rund 20 Jahren – am 1.1.2000 – nahm die RailCom ihre Tätigkeit auf, damals noch unter dem Namen «Schiedskommission im Eisenbahnverkehr SKE». Durch verschiedene Erweiterungen ihres Aufgabenbereichs wurde die RailCom seither in ihrer Rolle als Regulierungsbehörde schrittweise gestärkt. Nach der Bahnreform 2 und der Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG<sup>1</sup>) 2016 erfolgte der jüngste Schritt mit Inkrafttreten des Gesetzespakets Organisation der Bahninfrastruktur (OBI<sup>2</sup>) per 1.7.2020. Die RailCom erhielt damit ihren heutigen Namen und neue Kompetenzen, die auf den Seiten 4 bis 7 dieses Tätigkeitsberichts erläutert werden.

Eine dieser neuen Kompetenzen betrifft die Dienstleistungen in der Nahzustellung, auf der sogenannten «letzten Meile» im Bahngütertransport. Um diese neue Zuständigkeit möglichst praxisnah wahrzunehmen, nutzten wir unsere Fachtagung vom 20.11.2020, uns mit verschiedenen Branchenvertretern darüber auszutauschen. Der Bundesrat hat mit Art. 6a der Gütertransportverordnung (GüTV<sup>3</sup>) erstmals eine Verkehrsdienstleistung dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung unterstellt. Vorher galt dieser Grundsatz im Eisenbahnverkehr nur für den Zugang zur Bahninfrastruktur und zu vom Bund mitfinanzierten Anlagen des Gütertransports. Wir stellten den rund 60 Teilnehmenden der Fachtagung zudem unsere Aktivitäten im Bereich Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs vor und erläuterten dabei insbesondere unsere Grundsätze und Vorgaben betreffend Preise und Rabatte der Umschlagsleistungen.

Im Rahmen unserer Tätigkeit als Aufsichtsbehörde haben wir in den vergangenen Jahren schrittweise das Instrument der «begleitenden Aufsicht» eingeführt. Unser Ziel ist es, im Austausch mit der Bahnbranche frühzeitig mögliche Diskriminierungen zu



erkennen und zu beseitigen. Unter Mitwirkung der betroffenen Akteure werden Massnahmen erarbeitet und implementiert. Eine solche begleitende Aufsicht tätigten wir im Berichtsjahr beispielsweise im Zusammenhang mit dem Projekt Traffic Control Center (TCC) von SBB Infrastruktur (siehe Kapitel «Stärkung der integrierten Bahnproduktion der SBB» auf Seite 9) und im Bereich der Systemführerschaften (siehe Kapitel «Übergeordnete Aufgaben im Bereich Bahninfrastruktur» auf Seite 5).

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

<sup>1</sup> GüTG; SR 742.41

<sup>2</sup> AS 2020 1889; BBl 2016 8661

<sup>3</sup> GüTV; SR 742.411



## Management Summary

Die Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom gewährleistet als unabhängige Behördenkommission den diskriminierungsfreien Zugang

- zum Eisenbahnnetz,
- zu vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleisen und
- zur Nahzustellung (d.h. Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs).

Mit Inkrafttreten des Gesetzespakets Organisation der Bahninfrastruktur erhielt die RailCom zudem neue Zuständigkeiten betreffend die übergeordneten Aufgaben im Bereich Bahninfrastruktur (per 1.7.2020) und betreffend das Mitwirkungsrecht bei der Investitionsplanung von Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) (per 1.1.2021).

Die RailCom ist in drei Bereichen tätig:

- Als Fachgericht befindet sie über Klagen von Eisenbahn- und weiteren Transportunternehmen.
- 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.
- Auf internationaler Ebene arbeitet sie mit anderen Regulatoren zusammen und pflegt insbesondere im Bereich der Güterverkehrskorridore eine vertiefte Kooperation.

Die RailCom führte im Berichtsjahr in vier Fällen **Untersuchungen** durch, da sie von Unternehmen mit konkreten Fragestellungen kontaktiert wurde. Aufgrund der Abklärungen der RailCom verzichteten die Unternehmen auf weitere rechtliche Schritte. Die RailCom hatte über keine Klagen oder Beschwerden zu entscheiden.

Im **Marktmonitoring** befasste sich die RailCom unter anderem mit folgenden Themen:

- Die RailCom evaluierte den Bewirtschaftungsprozess der Infrastrukturbetreiberinnen für die Zusatzleistung «Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen» und verabschiedete Massnahmen, um die Diskriminierungspotenziale zu mindern.
- Die RailCom begleitete die SBB bei der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen für das Projekt Traffic Control Center (TCC).
- Die RailCom nahm bei den grössten ISB die jährliche Prüfung der Publikationsinstrumente vor. Zusätzlich überprüfte sie bei weiteren ISB mit einer relevanten Netznutzung durch Dritte die Umsetzung der Publikationspflicht.

Im Rahmen ihrer jährlichen **Fachtagung** bot die RailCom eine virtuelle Diskussionsplattform, um sich über den diskriminierungsfreien Zugang zu Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Dienstleistungen der Nahzustellung auszutauschen. Die RailCom stellte den rund 60 Tagungsteilnehmenden ihre Aktivitäten in diesen Bereichen vor und erläuterte dabei insbesondere ihre Grundsätze und Vorgaben betreffend der Bepreisung und Rabattierung von Umschlagsleistungen.

Im Bereich der **Marktbeobachtung** analysierte die RailCom die Kennzahlen zu den nationalen Verkehrsleistungen und verfolgte aktuelle Themen im Eisenbahnbereich.



## Rechtliches

### Allgemeines

Die RailCom ist eine unabhängige Behördenkommission im Sinne von Art. 8a Abs. 3 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV<sup>4</sup>). Sie gewährleistet den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz, zu den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleisen sowie zu den Dienstleistungen in der Nahzustellung von Gütern auf der Schiene. Als marktorientierte Kommission beaufsichtigt und unterstützt die RailCom massgeblich das Funktionieren des Eisenbahnmarktes (Art. 8m Bst. b RVOV).

Die RailCom erfüllt ihren gesetzlichen Auftrag wie folgt:

- Als Fachgericht entscheidet sie über Klagen und Beschwerden, beispielsweise von Eisenbahn- und weiteren Transportunternehmen.
- 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. Zudem nutzt die RailCom im Rahmen ihrer Tätigkeit als Aufsichtsbehörde das Instrument der «begleitenden Aufsicht». Dieses dient dazu, frühzeitig und im Austausch mit den Betroffenen mögliche Diskriminierungen zu erkennen und zu beseitigen. Unter Mitwirkung und Anhörung der betroffenen Akteure werden Massnahmen erarbeitet und umgesetzt.
- Auf internationaler Ebene arbeitet die RailCom mit anderen ausländischen Regulierungsbehörden zusammen, insbesondere im Bereich der Güterverkehrskorridore.

### Neuerungen infolge des Gesetzespakets Organisation der Bahninfrastruktur (OBI)

#### Allgemeines

Das Gesetzespaket Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) wurde in der Herbstsession 2018 verabschiedet. In der Folge mussten verschiedene Verordnungen des Bundes angepasst werden.<sup>5</sup> Die RailCom brachte sich dazu im Rahmen der Ämterkonsultation ein und nahm eine Totalrevision ihres Geschäftsreglements vor, um es mit OBI in Einklang zu bringen.<sup>6</sup> Das Inkrafttreten der neuen Bestimmungen erfolgte per 1.7.2020 bzw. per 1.1.2021 (siehe unten). Die RailCom wurde damit in ihrer Rolle als Regulierungsbehörde gestärkt und erhielt ihren heutigen Namen. Die folgenden drei Kapitel erläutern die neuen Zuständigkeiten betreffend die übergeordneten Aufgaben im Bereich Bahninfrastruktur, das Mitwirkungsrecht bei der Investitionsplanung von Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) und den Zugang zu Dienstleistungen in der Nahzustellung von Gütern. Zudem traten mit OBI per 1.7.2020 folgende Neuerungen in Kraft:

- Transportunternehmen sind verpflichtet, die für die amtlichen Verkehrsstatistiken erforderlichen Angaben neu auch der RailCom vorzulegen (siehe Kapitel «Datenweitergabe an die RailCom», Seite 13).<sup>7</sup>
- Die RailCom ist befugt, bei einem Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot dem betreffenden Unternehmen eine Verwaltungsanktion aufzuerlegen. Diese entspricht dem Umsatz, welcher aufgrund der Diskriminierung erzielt werden konnte.<sup>8</sup>

- Die RailCom kann für ihre Verfügungen Gebühren nach Zeitaufwand erheben.<sup>9</sup> Für Klage- und Beschwerdeverfahren erhebt die RailCom wie bisher eine Spruchgebühr, welche sich primär am Streitwert der Klage oder Beschwerde orientiert.<sup>10</sup>

### Übergeordnete Aufgaben im Bereich Bahninfrastruktur

#### Erläuterung der neuen Zuständigkeit

Im Bereich Bahninfrastruktur gibt es zwei Arten von übergeordneten Aufgaben: Systemaufgaben werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) mit einem Auftrag an eine Systemführerin übertragen. Bei Branchenlösungen einigt sich die Branche, die Aufgabe ohne Auftrag des BAV einem bestimmten Unternehmen zu übertragen. Systemführerinnen sind verpflichtet, ihre Systemaufgaben diskriminierungsfrei wahrzunehmen. Die RailCom überwacht seit dem 1.7.2020 das Verhältnis der Systemführerinnen zu den betroffenen Unternehmen und entscheidet über Streitigkeiten. Bei Branchenlösungen ist die RailCom zuständig zu gewährleisten, dass der Branchenführer alle betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei Entwicklungsarbeiten diskriminierungsfrei einbezieht.<sup>11</sup> Weitere Informationen zu diesem Thema befinden sich auf der Website der RailCom im entsprechenden Faktenblatt.

#### Aktivitäten der RailCom

Die RailCom verfasste Stellungnahmen zu den Verträgen zwischen dem BAV und der Systemführerin SBB Infrastruktur betreffend die folgenden vier Systemführerschaften und wies dabei auf zentrale Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit hin:

- Bahnstrom 16.7 Hz
- Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), TAF und TAP<sup>12</sup>
- European Train Control System (ETCS)
- Kundeninformation

Zudem tauschte sich die RailCom mit SBB Infrastruktur über die Ausgestaltung der Systemführerschaften aus.

Die RailCom wird die Umsetzung dieser Systemaufgaben beaufsichtigen und nötigenfalls Massnahmen verfügen.

<sup>9</sup> Art. 40a<sup>septies</sup> EBG. Die Ausführungsbestimmungen dazu wurden in die Gebührenverordnung für den öffentlichen Verkehr (GebV-öV, SR 742.102) aufgenommen.

<sup>10</sup> Art. 40a<sup>quinquies</sup> EBG in Verbindung mit Art. 63 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVG); SR 172.021

<sup>11</sup> Art. 36 und 37 EBG

<sup>12</sup> Vereinbarte Anforderungen an Schienenfahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr im Europäischen Wirtschaftsraum. TAF = Telematics Applications for Freight, TAP = Telematics Applications for Passengers.

<sup>4</sup> RVOV; SR 172.010.1

<sup>5</sup> AS 2020 1915

<sup>6</sup> SR 742.101.4

<sup>7</sup> Art. 40a<sup>quater</sup> des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101)

<sup>8</sup> Art. 40a<sup>sexies</sup> EBG



## Mitwirkungsrecht bei der Investitionsplanung von ISB

### Erläuterung der neuen Zuständigkeit

ISB müssen seit dem 1.1.2021 bei der kurz- und mittelfristigen Planung von Investitionen auf ihrem Netz den betroffenen EVU und Anschließern ein Mitwirkungsrecht einräumen.<sup>13</sup> Die ISB sind verpflichtet, ihre Investitionspläne periodisch zu veröffentlichen und die EVU sowie Anschließern anzuhören. Diese sind berechtigt, Auskünfte und Erläuterungen zu den Projekten in den Investitionsplänen zu verlangen und dazu Stellung zu nehmen.<sup>14</sup> Die ISB müssen ihnen die notwendigen Auskünfte über die Projekte erteilen.

EVU oder Anschließern können mit einer Klage vor der RailCom die Verletzung ihres Informations- und Mitwirkungsrechtes rügen. Die RailCom ist für die Durchsetzung des diskriminierungsfreien Mitwirkungsprozesses zuständig und kann nicht nur auf Klage hin, sondern auch in einer Untersuchung von Amtes wegen darüber befinden, ob das Mitwirkungsverfahren diskriminierend war. Für die inhaltliche Überprüfung der Investitionsvorhaben ist nicht die RailCom, sondern das BAV zuständig.<sup>15</sup> Weitere Informationen zu diesem Thema befinden sich auf der Website der RailCom im entsprechenden Faktenblatt.

## Aktivitäten der RailCom

Die RailCom informierte die ISB über die neuen gesetzlichen Verpflichtungen und die Grundsätze zur Umsetzung des Mitwirkungsprozesses bei ihrer Investitionsplanung. Zudem war sie mit Branchenvertretern im Hinblick auf die Erarbeitung eines Branchenstandards in Kontakt. Ab 2021 wird die RailCom überprüfen, ob die ISB das Mitwirkungsrecht gewähren.

### Zugang zu Dienstleistungen in der Nahzustellung von Gütern auf der Schiene

#### Erläuterung der neuen Zuständigkeit

Im Bereich des Gütertransports auf der Schiene ist die RailCom seit dem 1.7.2020 zuständig, den diskriminierungsfreien Zugang zu den Dienstleistungen in der Nahzustellung zu gewährleisten. Dies umfasst Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur einerseits und Anschlussgleisen oder Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs andererseits. Unternehmen, welche solche Dienstleistungen erbringen, sind gemäss Art. 6a GüTV verpflichtet,

- sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln zu halten, die für Dritte gelten;
- Dritte bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleich zu behandeln;
- die grundsätzlichen Bedingungen der Erbringung der Dienstleistungen, der Planung und Zuteilung der Ressourcen sowie die allgemeinen Grundlagen zur Bemessung der Preise zu publizieren.

<sup>13</sup> Art. 37a EBG in Verbindung mit Art. 24 Abs. 4 bis 6 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120)

<sup>14</sup> Art. 37a EBG und Art. 24 Abs. 4 KPFV

<sup>15</sup> Art. 24 Abs. 5 KPFV

## Aktivitäten der RailCom

Die RailCom erstellte eine Bestandsaufnahme von EVU, die Dienstleistungen in der Nahzustellung für den Eigenbedarf oder für Dritte erbringen und thematisierte die neuen gesetzlichen Pflichten gemäss Art. 6a GüTV an ihrer Fachtagung vom 20.11.2020 (siehe Seite 10).

### Verfahren

Die RailCom führte in vier Fällen Untersuchungen durch, da sie von Unternehmen mit konkreten Fragestellungen kontaktiert wurde. Zwei dieser Anfragen betrafen den Netzzugang, zwei weitere den Zugang zu Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleisen. Die RailCom nahm Abklärungen in der Sache vor und orientierte die Unternehmen, welche Schritte ihnen offenstehen. Keine der vier Untersuchungen mündete in einem formellen Verfahren, weil den Unternehmen die Abklärungen der RailCom genügten und sie keine Rechtsschritte einleiten wollten.

Die RailCom hatte im Berichtsjahr über keine Klagen oder Beschwerden zu entscheiden.



## Marktmonitoring

### Allgemeines

Die RailCom prüft im Marktmonitoring systematisch, ob in ihrem Zuständigkeitsbereich Diskriminierungspotentiale bestehen oder ungerechtfertigte Ungleichbehandlungen stattfinden. Dabei überprüft sie jährlich wiederkehrend insbesondere

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

Zusätzlich bearbeitet die RailCom pro Geschäftsjahr weitere Tätigkeitsschwerpunkte.

Wenn sich in der Bahnbranche aufgrund von Entwicklungen – beispielsweise infolge der fortschreitenden Digitalisierung – neue Diskriminierungspotentiale akzentuieren, nutzt die RailCom das Instrument der begleitenden Aufsicht. Dabei erarbeitet die RailCom in einem möglichst frühen Stadium gemeinsam mit den betroffenen Unternehmen Massnahmen, um mögliche Ungleichbehandlungen zu verhindern und eine adäquate und gesetzeskonforme Lösung umzusetzen. Eine solche begleitende Aufsicht tätigte die RailCom 2019 und 2020 beispielsweise beim Projekt Traffic Control Center (TCC) von SBB Infrastruktur (siehe Kapitel «Stärkung der integrierten Bahnproduktion der SBB» auf Seite 9).

### Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2021

Bei der Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2021 musste die Trasse Schweiz AG in insgesamt neun Fällen Anträge ablehnen, wobei drei Mal ein Bietverfahren erfolgte. Die RailCom fand keine Anhaltspunkte für Diskriminierungen, welche eine Intervention erforderlich gemacht hätten.

Die Corona-Pandemie führte zu einer Verzögerung verschiedener Baumassnahmen auf den Bahnnetzen, die sich auf die Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2021 auswirkte.

### Netzzugangsbedingungen 2021 und 2022

Die RailCom nahm bei den grössten ISB SBB, BLS und SOB die jährliche Prüfung der Publikationsinstrumente vor und stellte dabei keine Hinweise auf Diskriminierungen fest. Zusätzlich überprüfte die RailCom bei weiteren ISB mit einer relevanten Netznutzung durch Dritte die Umsetzung der Publikationspflicht und stellte Verbesserungsbedarf fest. Die ISB ergänzten und aktualisierten ihre Publikationen gemäss Vorgaben der RailCom.

### Zusatzleistung Energie

Die RailCom setzt sich seit mehreren Jahren für eine verursacherorientierte Abrechnung des Bahnstroms ein. 2017 stellte sie im Rahmen einer Untersuchung v.A.w. fest, dass der pauschale Energietarif für Ferngüterzüge diskriminierend ist (Verfügung vom 8. Juni 2017). Darauf gestützt passten die ISB den Tarif an und erarbeiteten zusammen mit der RailCom ein Konzept, gemäss dem die Abrechnung bei fehlenden oder fehlerhaften Messwerten auf Grundlage von Ersatzwerten erfolgt. Diese Ersatzwerte basieren auf Erfahrungswerten pro Unternehmen, Zuggattung bzw. befahrene Strecke (Relation). Das Konzept kommt ab dem Jahresfahrplan 2022 zum Einsatz und wird auch für die Abrechnung der Zusatzleistung Energie angewendet. Die RailCom setzte sich bei der Erarbeitung des Konzepts dafür ein, dass die Verrechnung der Zusatzleistung Energie verursachergerecht erfolgt und Diskriminierungspotentiale gemindert werden. Sie wird die ISB bei der Umsetzung des Konzepts weiterhin begleiten.

### Zusatzleistung «Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen»

Die RailCom legte im Marktmonitoring einen Schwerpunkt auf die Zusatzleistung «Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen». Das Ziel war, den Bewirtschaftungsprozess der ISB für diese Zusatzleistung zu analysieren und auf mögliche Diskriminierungspotenziale hin zu evaluieren. Die RailCom war dazu mit den ISB (SBB, BLS und SOB), der Trasse Schweiz AG und ausgewählten EVU in Kontakt. Sie evaluierte die Prozessabläufe, die benutzten Tools sowie die Interaktionen zwischen den Beteiligten. Zudem prüfte die RailCom das Preiskonzept und führte Interviews mit ausgewählten EVU, die diese Zusatzleistung nutzen. Die RailCom hat Massnahmen verabschiedet, um

- sicherzustellen, dass der Bestellvorgang mit den zur Verfügung stehenden Tools diskriminierungsfrei erfolgt,
- die Transparenz hinsichtlich des Angebots von Abstellkapazitäten zu erhöhen und
- die Nachvollziehbarkeit von Planungsentscheidungen bei der Zuteilung zu verbessern, insbesondere an Betriebspunkten mit einer hohen und diversifizierten Nachfrage.

### Rangierbahnhöfe

Die RailCom ist zuständig, den diskriminierungsfreien Zugang zu den fünf Rangierbahnhöfen Basel, Buchs SG, Chiasso, Lausanne und Limmattal sicherzustellen. Hierzu holt die RailCom bei der Anlageeignerin SBB Infrastruktur regelmässig Informationen ein.

SBB Infrastruktur hat den operativen Rangierbetrieb in Buchs seit mehreren Jahren an SBB Cargo delegiert. Die Verkehrsabläufe in Buchs verantwortet SBB Infrastruktur weiterhin mittels Fernsteuerung aus der Betriebszentrale in Zürich Flughafen. Seit 2019 hat SBB Infrastruktur kein eigenes Personal mehr auf dem Rangierbahnhof Buchs. Die RailCom liess sich die Situation von SBB Infrastruktur erläutern, fand aber keine Hinweise auf mögliche Benachteiligungen von Dritten.

### Stärkung der integrierten Bahnproduktion der SBB

SBB Infrastruktur steuert den Verkehr auf ihrem Netz aus vier Betriebszentralen (Lausanne, Olten, Zürich Flughafen und Pollegio). Im Rahmen des Projekts Traffic Control Center (TCC) werden Mitarbeitende von SBB Personenverkehr, die für die Lenkung der Züge und die Kundeninformation verantwortlich sind, in die Kommandoräume dieser Betriebszentralen verlegt. Die SBB verspricht sich von dieser Zentralisierung wichtige Synergien, insbesondere im Störfall. 2019 analysierte die RailCom das Projekt um zu gewährleisten, dass es die Vorgabe aus der Bahnreform 1 von 1999 erfüllt, gemäss der die Bahnunternehmen die Sparten Infrastruktur und Verkehr organisatorisch und rechnerisch trennen müssen. Anfang 2020 vereinbarte die RailCom mit SBB Infrastruktur verschiedene Massnahmen zur Minderung der Diskriminierungspotenziale. Eine dieser Massnahmen beinhaltet, dass alle EVU, welche das Netz von SBB Infrastruktur nutzen, die Möglichkeit erhalten, einzelne Arbeitsplätze in die Kommandoräume der SBB-Betriebszentralen zu verlegen. Weitere Massnahmen haben zum Ziel, dass die Mitarbeitenden von SBB Infrastruktur in ihrer Entscheidungsfindung unabhängig von den EVU sind und spezifisch auf die Gewährleistung der Nichtdiskriminierung geschult werden. Im Herbst 2020 erstattete SBB Infrastruktur der RailCom Bericht über den Stand des Projekts und die Umsetzung der vereinbarten Massnahmen.

Weiter nahm die RailCom im Berichtsjahr an mehreren Sitzungen eines Notfallstabs teil, der sich um die Bewältigung der Corona-Pandemie und eines Zugunglücks kümmerte. Die RailCom fand bei der Vorgehensweise dieses Notfallstabs keine Hinweise auf Ungleichbehandlungen einzelner Unternehmen durch SBB Infrastruktur.



## Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs Fachtagung

Die RailCom analysierte die Preis- und Rabattsysteme der Betreiber von subventionierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs. Einige Betreiber verrechnen standardisierte Preise und gewähren keine Rabatte. Andere Betreiber wenden nach Umschlagsmengen abgestufte Rabattmodelle an. Die RailCom wird 2021 ihre Analyse weiterführen, um abzuklären, ob die Betreiber die gesetzlichen Vorgaben zur diskriminierungsfreien Preis- und Rabattgestaltung erfüllen. Preise und Rabatte sind dann nichtdiskriminierend, wenn alle Nutzer für die gleiche Leistung unter den gleichen Bedingungen denselben Preis bezahlen. Die Bemessung der Preise muss also unabhängig davon sein, ob die Leistung für den Eigenbedarf oder für Dritte erbracht wird und ob der Kunde via Strasse, Schiene oder Schiff unterwegs ist. Preisunterschiede für die gleichen oder vergleichbare Leistungen müssen sachlich und nachvollziehbar begründet sein. Weitere Informationen zu diesem Thema befinden sich auf der Website der RailCom im entsprechenden Faktenblatt.

Die RailCom beaufsichtigte gestützt auf Art. 40a<sup>ter</sup> EBG das Projekt Gateway Basel Nord GBN und übte die Aufsicht proaktiv und begleitend aus. Aufgrund mehrerer Rechtsverfahren verzögert sich jedoch die Umsetzung des Projektes.

### STEP Review

Im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) für die langfristige Netzentwicklung werden Prioritäten im Hinblick auf den Ausbau des Schienennetzes definiert. Dabei besteht das Risiko, dass die betroffenen EVU ungleich behandelt werden. Die RailCom hat STEP deshalb analysiert und auf Diskriminierungspotentiale geprüft. Sie fokussierte dabei auf die Governance sowie auf die Schlüsselrolle der SBB im Gesamtprozess, um aufzuzeigen, wie SBB Infrastruktur die Vorgabe zur Trennung von Infrastruktur und Verkehr gemäss Art. 64 EBG möglichst konsequent einhalten kann. Die RailCom liess ihre Erkenntnisse und Hinweise in den Review-Prozess und -Bericht einer externen Stelle einfließen, welche STEP im Auftrag des BAV analysierte.

Am 20.11.2020 organisierte die RailCom eine virtuelle Fachtagung zum Thema diskriminierungsfreier Zugang zu Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Dienstleistungen der Nahzustellung. Die RailCom stellte den rund 60 Tagungsteilnehmenden ihre Aktivitäten in diesen Bereichen vor und erläuterte dabei insbesondere ihre Grundsätze und Vorgaben betreffend der Bepreisung und Rabattierung von Umschlagsleistungen. Die Präsentationen und eine Zusammenfassung der Podiumsdiskussion befinden sich auf der Website der RailCom.



## Marktbeobachtung

### Allgemeines

Im Rahmen der Marktbeobachtung analysiert die RailCom die Entwicklung des Wettbewerbs und die Diskriminierungsfreiheit auf dem Schweizer Schienennetz. Auf ihrer Website und mittels Newsletter gibt sie der Bahnbranche sowie der interessierten Öffentlichkeit Einblick in ihre Tätigkeit.

Im Jahr 2020 nahmen die Fahrgastzahlen im öV markant ab, nachdem der Bundesrat im März die ausserordentliche Lage aufgrund der Corona-Pandemie ausgerufen hatte. Zudem wurde das öV-Angebot während der ausserordentlichen Lage schrittweise ausgedünnt.

### Entwicklung der Verkehrsleistung im Regional- und Fernverkehr auf der Schiene

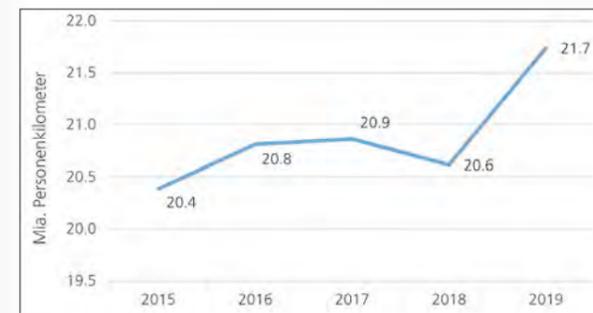


Abbildung 1: Verkehrsleistungen im Regional- und Fernverkehr 2015-19. Quelle: BFS.

### Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr

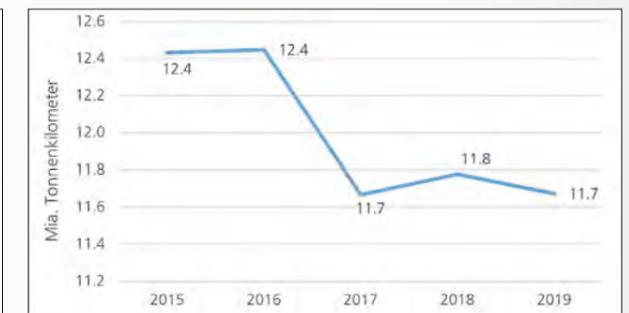


Abbildung 2: Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr (Binnen-, Import-/Export- und Transitverkehr) 2015-19. Quelle: BFS.

### Verkehrsleistungen auf dem Schweizer Schienennetz

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung des Regional- und Fernverkehrs auf der Schiene von 2015 bis 2019. Zwischen 2018 und 2019 stiegen die Verkehrsleistungen um 5.5 %, womit erstmals in der Geschichte die Marke von 21 Mia. Personenkilometer überschritten wurde.

Diese Zunahme setzt sich zusammen aus einem Plus beim Fernverkehr um 0.8 Mia. sowie beim Regionalverkehr um 0.3 Mia. Personenkilometer. Insgesamt legten sowohl die Personenfahrten (4.7 %) als auch die Zugskilometer zu (1.5 %).

Im Vergleich zu 2019 gingen die geleisteten Personenkilometer im 1. Quartal 2020 um 9.7 % zurück, im 2. Quartal um 63.1 % und im 3. Quartal um 31.3 %.<sup>16</sup>

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Verkehrsleistungen im Güterverkehr auf der Schiene zwischen 2015 und 2019. Der markante Rückgang im Jahr 2017 erfolgte aufgrund eines Unterbruchs der deutschen Rheinstrecke bei Rastatt. Seither blieb die Verkehrsleistung auf einem tieferen Niveau. 2019 resultierte im Vergleich zu 2018 ein leichtes Minus um 0.1 Mia. Tonnenkilometer (0.9 %). Damit war die Verkehrsleistung wieder auf

<sup>16</sup> Quelle: provisorische Daten des BFS, Publikation vom 17.12.2020



### Konzeptionelle Weiterentwicklung der Marktbeobachtung

dem Stand von 2017. Die Gründe dafür liegen insgesamt in einer leichten Abnahme der gefahrenen Zugskilometer sowie der transportierten Tonnen.

2020 nahm die Verkehrsleistung im Güterverkehr im Vergleich zu 2019 ab, jedoch weniger stark als im Personenverkehr: im 1. Quartal 3.7 %, im 2. Quartal 14.1 % und im 3. Quartal 2.3 %.<sup>17</sup> Dieser Rückgang basiert in erster Linie auf dem Rückgang der transportierten Tonnen.

Die RailCom implementierte im Berichtsjahr ein neues Konzept für die Datenerhebung und -auswertung. Im Fokus stehen drei Themen, in denen möglichst aussagekräftige Key Performance Indicators definiert werden:

- der diskriminierungsfreie Zugang zum schweizerischen Schienennetz;
- der Wettbewerb im Güter- und Personenverkehr auf dem schweizerischen Schienennetz sowie
- der diskriminierungsfreie Zugang zu Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleisen, die vom Bund mitfinanziert wurden.

Für die ersten beiden Themen erstellte die RailCom 2020 eine Datensammlung – für das dritte Thema erfolgt dies 2021. Ergebnis sind Zahlen und Fakten, die den Stand und die Entwicklung des Wettbewerbs sowie des diskriminierungsfreien Zugangs zum schweizerischen Schienennetz beschreiben. Diese sind auf der Website der RailCom publiziert.

<sup>17</sup> Quelle: provisorische Daten des BFS, Publikation vom 17.12.2020

### Datenweitergabe an die RailCom

Das Bundesamt für Statistik (BFS) erhebt bei allen in der Schweiz mit Konzessionen bzw. Bewilligungen operierenden Transportunternehmen jährlich Daten und publiziert die Statistik «Öffentlicher Verkehr». Seit 1.7.2020 sind die Transportunternehmen verpflichtet, neu auch der RailCom (nebst dem BAV) die für die amtlichen Verkehrsstatistiken erforderlichen Angaben sowie weitere Unterlagen vorzulegen.

Die RailCom hat die Prozesse betreffend Erfassung und Weitergabe dieser Daten mit dem BAV und dem BFS optimiert, um den Aufwand für alle Beteiligten möglichst gering zu halten. Damit die Transportunternehmen die bereits erhobenen Daten nicht nochmals erfassen müssen, können sie dem BFS mittels einer Einwilligungserklärung erlauben, die Daten der RailCom sowie dem BAV zur Erfüllung ihrer aufsichtsrechtlichen Aufgaben weiterzugeben.

Das Bundesstatistikgesetz limitiert die Verwendung dieser Daten. Diese dürfen nur zu statistischen Zwecken verwendet werden; es sei denn, ein Bundesgesetz ordnet ausdrücklich eine andere Verwendung an oder der Betroffene stimmt einer anderen Verwendung schriftlich zu.

<sup>18</sup> BGE 146 II 384

### Ausgewählte Themen

#### Bundesgerichtsurteil Halbstundentakt Bahnlinie S3

Mit Urteil vom 25.06.2020 entschied das Bundesgericht einen Trassenkonflikt zwischen Personen- und Güterverkehr auf der Strecke zwischen Zürich Hardbrücke und Bülach zu Gunsten des Personenverkehrs.<sup>18</sup>

Gestützt auf das Netznutzungskonzept hatten die ISB die Netznutzungspläne für die Fahrplanjahre 2019 bis 2024 erstellt und erhielten vom BAV eine Genehmigung dafür. Gegen diese Genehmigung wurde beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde eingereicht und dessen Entscheid vom Mai 2019 anschliessend ans Bundesgericht weitergezogen.

Das Bundesgericht bestätigte mit seinem Urteil vom 25.06.2020 das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts und sprach der Bahnlinie S3 zu den Hauptverkehrszeiten die Trassen für einen Halbstundentakt zu. Das Bundesgericht wies darauf hin, dass aus dem Netznutzungskonzept keine eindeutige Vorgabe für die Zuteilung an eine Verkehrsart (Personen- bzw. Güterverkehr) hervorgeht. Dadurch entsteht Raum für eine Interessenabwägung auf Ebene der Netznutzungspläne, welche das Bundesverwaltungsgericht aus Sicht des Bundesgerichts in seinem Entscheid rechtmässig vorgenommen hatte.



#### Infrastrukturkonzessionen von SBB und BLS erneuert **Multimodale Mobilität bzw. NaDIM**

Der Bundesrat entschied am 25.9.2020, die bestehende Organisation der Eisenbahninfrastruktur mit mehreren Infrastrukturbetreiberinnen beizubehalten. Entsprechend hat er die Infrastrukturkonzessionen der beiden grössten ISB (SBB und BLS Netz AG) erneuert.

Zudem veranlasste der Bundesrat Vorbereitungen, die Bundesdarlehen an die BLS Netz AG in Aktienkapital umzuwandeln, wie es anlässlich deren Gründung vereinbart worden war. Künftig wird der Bund deshalb zwei Drittel der Aktien der BLS Netz AG besitzen. Zurzeit hält er eine knappe Mehrheitsbeteiligung.

Die Infrastrukturkonzession der BLS Netz AG wird aufgrund dieser Umwandlung vorerst nur um drei Jahre erneuert. In dieser Zeit soll ein neuer Aktionärsbindungsvertrag ausgehandelt und das künftige Governance-Modell geklärt werden. (bei Platzmangel weggelassen)

#### **Cargo sous terrain**

Der Bundesrat hat am 28.10.2020 die Botschaft und das Gesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) an das Parlament verabschiedet.<sup>19</sup> Der Bundesrat will mit diesem Gesetz die Voraussetzungen für das Projekt Cargo sous terrain schaffen und sicherstellen, dass der Zugang zu den unterirdischen Anlagen allen zu den gleichen Bedingungen offensteht.

Die Betreiber dieser Anlagen sollen ihre Transportdienstleistungen und den Anschluss an ihre Anlagen nichtdiskriminierend gewähren. Die RailCom wird zuständig sein, dies zu überwachen und Streitigkeiten zu entscheiden.

Der Bundesrat will die Kombination verschiedener Verkehrsmittel erleichtern und dazu eine Dateninfrastruktur schaffen. Am 1.7.2020 beauftragte er das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK), eine Botschaft zu erarbeiten, um über eine «Nationale Dateninfrastruktur Mobilität» (NaDIM) den Austausch von Mobilitätsdaten zu vereinfachen.

NaDIM soll unabhängig, verlässlich, nichtdiskriminierend, transparent, nicht gewinnorientiert und technisch flexibel ausgestaltet werden und Unternehmen erlauben, entsprechende Angebote, wie z. Bsp. Apps entwickeln zu können. Die Öffnung des Ticketverkaufs im öffentlichen Verkehr für branchenexterne Akteure soll über eine Branchenregelung erfolgen, wie von der öV-Branche in der Vernehmlassung vorgeschlagen.

<sup>19</sup> BBl 2020 8849



## Internationales

#### **Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)**

Für den Marktmonitoringreport der IRG-Rail stellte die RailCom die Auswertung und Aufbereitung der Daten aus der Schweiz sicher. Die Tätigkeiten der Arbeitsgruppe Access fokussierten sich 2020 auf die Mitwirkung beim Redesign des internationalen Fahrplanprozesses (TTR) aus spezifischer Sicht der Regulatoren.

#### **Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors RFC)**

Ziel der Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors RFC) ist es, den internationalen Schienengüterverkehr zu fördern. Die Schweiz ist Teil des RFC 1 (Rhine-Alpine) sowie RFC 2 (North Sea-Mediterranean). Aufgrund der Corona-Pandemie fanden 2020 nur der reguläre Austausch zwischen den nationalen Regulatoren und den C-OSS auf dem RFC 1 statt, an welchem insbesondere das stagnierende Verkehrsaufkommen diskutiert wurde.



## Die RailCom

### Kommission

Die RailCom ist seit dem 1.1.2000 tätig. Ihre Mitglieder werden vom Bundesrat gewählt; der Sitz der Kommission ist Bern. Administrativ ist die RailCom dem UVEK zugeordnet. 2020 setzte sich die RailCom personell wie folgt zusammen:



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

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, Bern
Mitglied	Peter Bösch	Logistik-Experte, Binningen
Mitglied	Anna Ciaranfi Zanetta	lic. iur., Rechtsanwältin, Dalpe
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

### Fachsekretariat

Das Fachsekretariat unterstützt die Kommission in den Aufgaben des Fachgerichts, führt die Aufsichtstätigkeit aus und vertritt die RailCom 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



## Ausblick

### Übergeordnete Aufgaben im Bereich Bahninfrastruktur

Die RailCom hat seit 1.7.2020 die Zuständigkeit bei den übergeordneten Aufgaben im Bereich Bahninfrastruktur (siehe Seite 5). Die RailCom wird 2021 die diskriminierungsfreie Wahrnehmung der Systemaufgaben durch die Systemführerinnen überwachen und insbesondere auch deren Vereinbarungen mit den betroffenen Unternehmen prüfen. Diese Vereinbarung hat die Systemaufgabe, die Mitsprache der betroffenen Unternehmen und die Kostenaufteilung zu regeln.

### Mitwirkungsrecht bei der Investitionsplanung von Infrastrukturbetreiberinnen (ISB)

Die RailCom ist seit 1.1.2021 zuständig, über Streitigkeiten betreffend das Mitwirkungsrecht bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung von ISB zu entscheiden (siehe Seite 6). Die RailCom wird die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Mitwirkungsprozesses bei den ISB überprüfen und durchsetzen.

### Zugang zu Dienstleistungen in der Nahzustellung

Die RailCom ist seit 1.7.2020 zuständig für den diskriminierungsfreien Zugang zu Dienstleistungen in der Nahzustellung und tauschte sich im Verlauf des Berichtsjahrs mit den betroffenen Unternehmen dazu aus (siehe Seite 6). 2021 wird die RailCom die gesetzlichen Vorgaben mittels Grundsätzen und allenfalls weiteren Vorgaben konkretisieren, um die EVU und weitere Unternehmen bei der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zu unterstützen.

### Baustellen- und Intervallplanung

Die RailCom legt in ihrem Marktmonitoring 2021 einen Schwerpunkt auf der Kapazitätsbewirtschaftung bei Baumaßnahmen. Sie wird analysieren, wie die ISB Baumaßnahmen definieren, planen, publizieren, durchführen und dabei die betroffenen EVU in mögliche Ersatzkonzepte und Varianten miteinbeziehen. Auf Grundlage dieser Analyse wird die RailCom allfällige Diskriminierungspotentiale beurteilen und mit den betroffenen Akteuren Massnahmen vereinbaren.



## 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
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GebV-öV	Gebührenverordnung für den öffentlichen Verkehr
GüTG	Gütertransportgesetz
GüTV	Gütertransportverordnung
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ISB	Infrastrukturbetreiberin
KPFV	Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur
KV-Umschlagsanlagen	Terminals des kombinierten Verkehrs
OBI	Organisation der Bahninfrastruktur
RFC	Rail Freight Corridor
RNE	Rail Net Europe



<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
RVOV	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SR	Systematische Rechtssammlung
SOB	Schweizerische Südostbahn
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm für die langfristige Netzentwicklung
TTR	Redesign des internationalen Fahrplanprozesses (Timetable Redesign)
UGüTG	Gesetz für unterirdische Gütertransportanlagen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

**Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom**  
Christoffelgasse 5  
3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 13 00

[info@railcom.admin.ch](mailto:info@railcom.admin.ch)  
[www.railcom.admin.ch](http://www.railcom.admin.ch)

