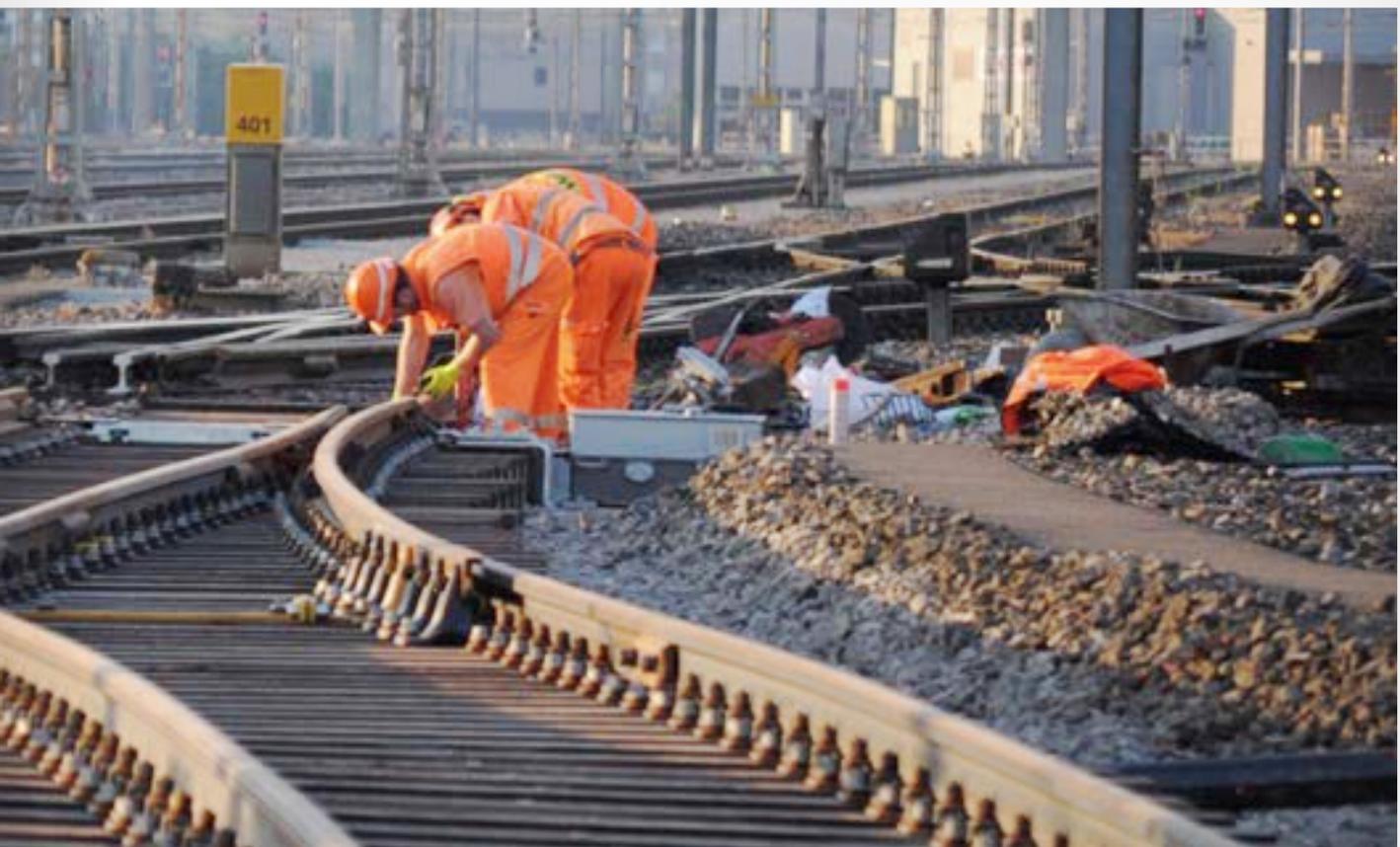




Tätigkeitsbericht 2021

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: © Walo Bertschinger AG: Titelseite. © Adobe Stock: Seiten 1-2, 4-15. © Shutterstock: Seiten 3, 16. © by look-at-me.ch, Yolanda Nacht-Bohler: Portraits Seite 2 und 14.

Inhalt

Vorwort der Präsidentin	2
Management Summary	3
Rechtliches	4
Allgemeines	4
Verfahren und rechtliche Abklärungen	4
Klagen und Untersuchungen v.A.w.	4
Weitere Verfahren und rechtliche Abklärungen	4
Marktmonitoring	6
Allgemeines	6
Netzzugang	6
Netzzugangsbedingungen	6
Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2022	6
Zusatzleistung «Einstellen von Rangierungen»	6
Zusatzleistung «Abstellungen von Eisenbahnfahrzeugen»	7
Stärkung der integrierten Bahnproduktion der SBB	7
Traffic Management System (TMS)	7
Kapazitätsplanung bei Bau- und Unterhaltsmassnahmen	7
Fachtagung zum Thema diskriminierungsfreie Intervallplanung	8
Dienstleistungen der Nahzustellung	8
Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs	8
Systemaufgaben	9
Mitwirkungsrecht Investitionsplanung	9
Marktbeobachtung	10
Allgemeines	10
Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr	10
Weiterentwicklung der Marktbeobachtung	11
Ausgewählte Themen	11
Internationales	13
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	13
Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors RFC)	13
Ausblick	13
Kapazitätsplanung bei Bau- und Unterhaltsarbeiten	13
Zugangsbedingungen bei der Vergabe von Slots und Kapazitäten von Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs	13
Die RailCom	14
Kommission	14
Fachsekretariat	15
Glossar	16



Vorwort der Präsidentin

Liebe Leserin, Lieber Leser

Die hohe Auslastung des Schweizer Schienennetzes bringt für Unterhalt, Erneuerung und Ausbau der Bahninfrastruktur grosse Herausforderungen mit sich. Einerseits muss für Bauarbeiten genügend Zeit eingeplant werden, damit sich die Infrastruktur stets in einem guten Zustand befindet. Andererseits verlangt das hohe Verkehrsaufkommen, dass die Bauarbeiten möglichst schnell und effizient erfolgen. Aufgrund der gegenläufigen Ansprüche von «Bauen und Fahren» wird die Intervallplanung deshalb zu Recht als Quadratur des Kreises bezeichnet.

Die Kapazitätsplanung und speziell die Intervallplanung fallen als Teil des Netzzugangs unter das Gebot der Nichtdiskriminierung und damit in die Aufsichtskompetenz der RailCom. Im Rahmen eines Schwerpunktthemas analysierten wir 2021, wie SBB Infrastruktur diese Prozesse durchführt. Wir setzen uns für eine vorausschauende und integrierende Intervallplanung ein: Die Infrastrukturbetreiberinnen informieren die Transportunternehmen rechtzeitig, involvieren sie gleichberechtigt in die Erarbeitung ausgewogener Lösungen bei den Ersatzmassnahmen und lösen allfällige Konflikte in einem standardisierten Verfahren. Ende November 2021 führten wir zu diesem Thema eine Fachtagung durch. Ausführlichere Informationen dazu finden Sie im vorliegenden Tätigkeitsbericht.

Ein weiterer Aufsichtsschwerpunkt im Berichtsjahr waren die Preise und Rabatte in den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs. Schweizweit hat der Bund bei rund 30 solchen Anlagen seine Investitionsbeiträge an die Bedingung geknüpft, dass die Anlagenbetreiber auch Dritten den diskriminierungsfreien Zugang gewähren müssen. Dieses Diskriminierungsverbot umfasst unter anderem die faire Gestaltung der Preise und Rabatte für Umschlags- und damit verbun-



dene Nebenleistungen. Wir erarbeiteten Grundsätze zur Preis- und Rabattgestaltung für diese Leistungen und prüften, ob die Anlagebetreiber die gesetzlichen Vorgaben einhalten. Da in der Schweiz bisher keine ausreichenden öffentlich verfügbaren Daten über die Kostenstrukturen dieser Leistungen existierten, führten wir eigene Analysen durch und beauftragten ein Forschungs- und Beratungsunternehmen mit einer Studie.

An dieser Stelle möchte ich den Mitgliedern 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 RailCom

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

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

Weiter überwacht die RailCom die diskriminierungsfreie Ausübung der Systemaufgaben und ist zuständig für Streitigkeiten zwischen der Systemführerin und den betroffenen Unternehmen.

Zudem setzt die RailCom bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung von Infrastrukturbetreiberinnen das Mitwirkungsrecht der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Anschlussler durch, soweit es um den Mitwirkungsprozess geht.

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.
- Sie arbeitet auf internationaler Ebene mit anderen Regulatoren zusammen und pflegt insbesondere im Bereich der Güterverkehrskorridore eine vertiefte Kooperation.

Aktivitäten 2021

Die RailCom eröffnete mit Verfügung von Ende Juni 2021 eine Untersuchung von Amtes wegen im Bereich Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs. Der betreffende Anlagebetreiber reichte beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen diese Verfügung ein. Das Beschwerdeverfahren war Ende 2021 noch hängig.

Die RailCom erliess im Berichtsjahr eine Feststellungsverfügung und führte verschiedene rechtliche Abklärungen durch. Sie hatte über keine Klagen oder Beschwerden zu entscheiden.

Im **Marktmonitoring** wurden nebst den jährlich wiederkehrenden Aufgaben folgende Schwerpunkte gesetzt: Die RailCom

- analysierte die Prozesse des Kapazitätsmanagements bei Einschränkungen aufgrund von Baustellen (Intervallplanung) im Hinblick auf Diskriminierungspotenziale.
- prüfte, ob die vom Bund mitfinanzierten Anlagen des kombinierten Verkehrs die gesetzlichen Vorgaben zur diskriminierungsfreien Preis- und Rabattgestaltung erfüllen.
- begleitete SBB Infrastruktur bei der Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit im Traffic Management System (TMS).
- unterstützte die Dienstleister der Nahzustellung, das Gebot der Nichtdiskriminierung in der Praxis konkret umzusetzen.

Im Rahmen ihrer jährlichen **Fachtagung** thematisierte die RailCom die Rahmenbedingungen für eine diskriminierungsfreie Intervallplanung.

In der **Marktbeobachtung** analysierte die RailCom die Kennzahlen zu den nationalen Verkehrsleistungen, bereitete gezielt öffentlich verfügbare Daten auf und publizierte überarbeitete Faktenblätter zu den Themen «Schienennetz» sowie «Personen- und Güterverkehr».



Rechtliches

Allgemeines

Die RailCom ist eine unabhängige Behördenkommission im Sinne von Art. 8a Abs. 3 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV¹). Sie gewährleistet den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz, zu den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleisen sowie zu den Dienstleistungen 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 gemäss Art. 40a²er Eisenbahngesetz (EBG³) 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 das Instrument der «begleitenden Aufsicht», um mögliche Diskriminierungen unter Anhörung und Mitwirkung der betroffenen Akteure frühzeitig zu erkennen und Massnahmen umzusetzen.
- Auf internationaler Ebene arbeitet die RailCom mit ausländischen Regulierungsbehörden zusammen, insbesondere im Bereich der Güterverkehrskorridore.

Die RailCom aktualisierte im Berichtsjahr ihren Verhaltenskodex.

Verfahren und rechtliche Abklärungen

Klagen und Untersuchungen v.A.w.

Die RailCom verfügte Ende Juni 2021 die Eröffnung einer Untersuchung von Amtes wegen gegen einen Betreiber von Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs. Damit sollen dessen Preise und Rabatte vertiefter auf die Einhaltung des Gebots der Nichtdiskriminierung überprüft werden. Der Anlagebetreiber reichte beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen diese Verfügung ein. Das Beschwerdeverfahren war Ende 2021 beim Bundesverwaltungsgericht noch hängig.

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

Weitere Verfahren und rechtliche Abklärungen

- **Umschlagsanlage des kombinierten Verkehrs vom Diskriminierungsverbot entbunden:** Werden Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs vom Bund mitfinanziert, haben die Betreiber gestützt auf das Gütertransportgesetz (GüTG³) sowie die jeweilige Beitragsverfügung den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren. Ein Anlagebetreiber, welcher vom Bund vor rund 20 Jahren für den Kauf eines mobilen Umschlagsgeräts ein zinsloses, rückzahlbares Darlehen erhalten hatte, gelangte an die RailCom. Nach zehn Jahren im Einsatz war das Gerät amortisiert und durch ein neues Gerät ersetzt worden, welches der Betreiber selber finanzierte. Das Darlehen für das ursprüngliche Umschlagsgerät hatte der Betreiber vollständig zurückbezahlt. Anfangs März 2021 hielt die RailCom mit einer Verfügung fest, dass der Betreiber nicht mehr dem Diskriminierungsverbot untersteht und damit insbesondere in der Preis- und Rabattgestaltung gegenüber seinen Kunden frei ist.

- **Zugang zu Freiverladeanlage:** Die RailCom befasste sich mit einer Anzeige betreffend den diskriminierungsfreien Zugang zu einer öffentlichen Freiverladeanlage in der Westschweiz. Da die öffentlichen Freiverlade zur Eisenbahninfrastruktur gehören, hat die ISB den freien Netzzugang auch auf den Freiverladen zu gewähren. Die RailCom zeigte auf, dass die Bestellung und Kapazitätszuteilung für die Nutzung von Verladegleisen bzw. -anlagen über die Bestellung einer Zusatzleistung erfolgen. Weitere Abklärungen waren Ende 2021 noch im Gange.
- **Anfrage Anschlussgleis:** Wie bereits 2020 beantwortete die RailCom die erneute Anfrage einer Betreiberin eines Anschlussgleises betreffend die Zuständigkeiten beim Kapazitätsmanagement auf ihrem Anschlussgleis.
- **Anfrage Systemnutzung Langsamfahrstellen:** Die RailCom beantwortete die Anfrage eines EVU betreffend die kostenpflichtige Nutzung eines IT-Systems zur Kommunikation von lokführerrelevanten Informationen, das von einem anderen EVU betrieben wird. Da die zuständige ISB die Verteilung dieser Informationen für alle EVU auf alternativem Weg sicherstellt, besteht kein Anspruch auf eine unentgeltliche Nutzung dieses IT-Systems.
- **Klärung der Zuständigkeiten und Kompetenzen mit der Trassenvergabestelle:** Die Trasse Schweiz AG wurde per 01.01.2021 in die Rechtsform einer öffentlichrechtlichen Anstalt des Bundes, die Schweizerische Trassenvergabestelle (TVS), überführt. Die RailCom tauschte sich mit der TVS über Zuständigkeitsfragen aus und klärte in verschiedenen Bereichen die Kompetenzen. Gemeinsam antizipierten die beiden Bundesbehörden mögliche Zuständigkeitskonflikte und erarbeiteten im Rahmen ihrer jeweiligen Aufsichtstätigkeit Lösungen.

¹ SR 172.010.1

² SR 742.101

³ SR 742.41



Marktmonitoring

Allgemeines

Die RailCom prüft im Marktmonitoring systematisch, ob in ihrem Zuständigkeitsbereich Diskriminierungspotenziale bestehen. 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 wechselnde Schwerpunktthemen. Diejenigen des Berichtsjahres werden nachfolgend ausgeführt.

Wenn sich in der Bahnbranche aufgrund von Entwicklungen – beispielsweise infolge der fortschreitenden Digitalisierung – neue Diskriminierungspotenziale akzentuieren, nutzt die RailCom das Instrument der begleitenden Aufsicht. Dabei erarbeitet die RailCom in einem möglichst frühen Stadium im Austausch mit den betroffenen Unternehmen Massnahmen, um Ungleichbehandlungen zu verhindern und eine adäquate und gesetzeskonforme Lösung umzusetzen.

Netzzugang

Netzzugangsbedingungen

Die RailCom nahm bei den grössten ISB SBB, BLS und SOB die jährliche Prüfung der Publikationsinstrumente der folgenden Fahrplanjahre vor und stellte dabei keine Hinweise auf Diskriminierungen fest.

Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2022

Bei der Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2022 konnte die Trassenvergabeestelle alle 275 Trassenkonflikte einvernehmlich lösen. Es erfolgten keine Bietverfahren. Die RailCom fand keine Anhaltspunkte für Diskriminierungen, welche eine Intervention erforderlich gemacht hätten.

Zusatzleistung «Einstellen von Rangierungen»

Die RailCom überprüfte bei den ISB SBB, BLS und SOB die Preisbildung sowie den Bewirtschaftungsprozess der Zusatzleistung «Einstellen von Rangierungen». Diese Leistung beinhaltet die Einstellung von Fahrstrassen im Stellwerk sowie die dafür nötigen Absprachen zwischen dem Personal der ISB und dem EVU. Die RailCom vereinbarte mit den ISB Massnahmen, um die Preiskalkulation zu aktualisieren und die Abrechnungsmodalitäten anzupassen. Per Leistungskatalog 2024 haben die ISB den auf Grenzkosten basierenden Preisansatz aus dem Jahr 2010 zu aktualisieren. Zudem überarbeiten und vereinheitlichen sie gemäss Vereinbarung mit der RailCom die auf Plan- und Durchschnittswerten basierende Erhebung der Abrechnungsmengen.

Zusatzleistung «Abstellungen von Eisenbahnfahrzeugen» Traffic Management System (TMS)

Die RailCom legte bereits 2020 einen Schwerpunkt auf die Zusatzleistung «Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen». Sie evaluierte den Bewirtschaftungsprozess der ISB für diese Zusatzleistung auf mögliche Diskriminierungspotenziale hin und verabschiedete Massnahmen, um Diskriminierungen zu verhindern.

2021 tauschte sich die RailCom mit SBB Infrastruktur, BLS Netz, SOB Infrastruktur und der Schweizerischen Trassenvergabeestelle TVS über die Umsetzung dieser Massnahmen aus. SBB, BLS und SOB dokumentierten und publizierten gemäss diesen Massnahmen die verfügbaren Abstellkapazitäten an den 20 nachfragestärksten Bahnhöfen. Die RailCom wird 2022 zusammen mit den ISB weitere Schritte unternehmen, um die Planungstätigkeiten besser zu standardisieren und nachvollziehbar zu dokumentieren.

Stärkung der integrierten Bahnproduktion der SBB

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 der Betriebszentralen von SBB Infrastruktur verlegt. 2020 vereinbarte die RailCom mit SBB Infrastruktur verschiedene Massnahmen, um zu gewährleisten, dass die Sparten Infrastruktur und Verkehr organisatorisch und rechnerisch getrennt sind.

Wie im Vorjahr erstattete SBB Infrastruktur der RailCom 2021 wiederum Bericht über den Projektstand und die Umsetzung der vereinbarten Massnahmen. Die RailCom besuchte die Betriebszentrale Olten und klärte im direkten Austausch mit Verantwortlichen von SBB Infrastruktur und Personenverkehr offene Fragen, insbesondere betreffend «Doppelanstellungen» von Mitarbeitenden bei SBB Infrastruktur und den Verkehrsdivisionen der SBB.

Zusammen mit anderen Branchenakteuren ist SBB Infrastruktur daran, ein einheitliches Traffic Management System (TMS) aufzubauen und schrittweise zu implementieren. Das Ziel von TMS ist es, mit einem durchgängigen IT-gestützten Gesamtprozess die Kapazitätsplanung und die Betriebsführung zu automatisieren.

Die RailCom analysierte die Governance von TMS hinsichtlich Organisation und Finanzierung. Im Sinne der begleitenden Aufsicht machte die RailCom SBB Infrastruktur Empfehlungen für eine unabhängige und diskriminierungsfreie Ausgestaltung der Organisation sowie Steuerung. Des Weiteren analysierte die RailCom die grundlegenden Vorgaben für Algorithmen, welche bei TMS eingesetzt werden. Sie vereinbarte mit SBB Infrastruktur Massnahmen, um die Diskriminierungspotenzial der Algorithmen zu minimieren. Die begleitende Aufsicht zu TMS wird 2022 fortgesetzt.

Kapazitätsplanung bei Bau- und Unterhaltmassnahmen

Ein Aufsichtsschwerpunkt des Berichtsjahres war das Kapazitätsmanagement bei Einschränkungen aufgrund von Baustellen (Intervallplanung). Die RailCom erachtet es als zentral, dass die ISB die EVU dabei rechtzeitig und ausreichend informieren, gleichberechtigt involvieren und allfällige Konflikte gegenüber allen betroffenen EVU und Verkehrsarten fair und ausgewogen lösen. Die RailCom analysierte, wie SBB Infrastruktur die Ersatzkonzepte festlegt und die EVU in deren Erarbeitung einbindet. Der Fokus der Aufsicht lag auf SBB Infrastruktur, da sie die grösste Schweizer ISB ist und eine zentrale Rolle bei der Intervallplanung auf dem Normalspurnetz der Schweiz wahrnimmt. In der zweiten Phase des Projekts wird die RailCom 2022 Diskriminierungspotenziale ermitteln und mit SBB Infrastruktur erforderliche Massnahmen vereinbaren. Zudem wird die RailCom die Thematik auch mit weiteren ISB aufgreifen.



Fachtagung

Im Rahmen ihrer jährlichen Fachtagung thematisierte die RailCom am 26.11.2021 die Rahmenbedingungen für eine diskriminierungsfreie Intervallplanung. Im Austausch mit den Vertreterinnen und Vertretern der Branche zeigte sich, dass Transparenz, Mitwirkung und Gleichbehandlung zentral sind, um eine vorausschauende und verlässliche Planung zu gewährleisten. Die Referate und eine Zusammenfassung der Podiumsdiskussion sind auf der Website der RailCom veröffentlicht.

Dienstleistungen der Nahzustellung

Im Bereich des Gütertransports auf der Schiene ist die RailCom seit dem 01.07.2020 zuständig, den diskriminierungsfreien Zugang zu den Dienstleistungen 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.

Die RailCom unterstützte die Branche bei der Umsetzung der neuen Pflichten gemäss Art. 6a der Gütertransportverordnung (GüTV⁴). Neben Güter-EVU haben auch spezialisierte Personalverleiher und Rangierdienstleister sowie Anschlussgleisbetreiber, welche auf der letzten Meile insbesondere Rangierleistungen ausführen, die neuen Pflichten einzuhalten. Der Fokus des Austausches lag auf der Publikationspflicht, die darin besteht, dass die Unternehmen die grundsätzlichen Bedingungen der Dienstleistungserbringung, der Planung und Zuteilung der Ressourcen sowie die Grundlagen zur Bemessung der Preise publizieren müssen. Die RailCom erstellte ein Faktenblatt sowie eine Publikationsvorlage, welche die Unternehmen verwenden können, um ihre Dienstleistungen der Nahzustellung zu beschreiben.

Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs

Die RailCom beabsichtigte die diskriminierungsfreie Preis- und Rabattgestaltung bei den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs. 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. Preisunterschiede für gleiche oder vergleichbare Leistungen müssen sachlich und nachvollziehbar begründet sein.

Nebst der Durchführung eigener Analysen beauftragte die RailCom ein Forschungs- und Beratungsunternehmen mit einer Studie über die Kostenstrukturen der vom Bund mitfinanzierten Anlagen. Die RailCom überprüfte zudem die vom Gesetz vorgeschriebenen und mit den Akteuren vereinbarten Publikationen der Zugangsbedingungen zu den Anlagen und tauschte sich mit den Anlagebetreibern aus. Mehrere Betreiber nahmen auf Empfehlung der RailCom Anpassungen an ihren Preis- und Rabattsystemen vor. Bei einer Anlage eröffnete die RailCom eine Untersuchung von Amtes wegen, welche durch den Betroffenen angefochten wurde. Das Verfahren war per Ende 2021 vor Bundesverwaltungsgericht hängig.

Systemaufgaben

Seit Inkrafttreten des Gesetzespakets «Organisation der Bahninfrastruktur» (OBI) ist die RailCom für die Systemaufgaben zuständig. Sie entscheidet über Streitigkeiten zwischen der Systemführerin und den betroffenen Unternehmen und überwacht die diskriminierungsfreie Ausübung der Systemaufgaben (Art. 40a^{ter} Abs. 1 und 2 EBG). Zurzeit hat das BAV bei sieben übergeordneten Aufgaben der Infrastruktur eine Systemführerin mit der Erarbeitung und Umsetzung einer Lösung beauftragt: Kundeninformation, ETCS, Bahnfunk, TSI TAF/TAP und Bahnstromversorgung 16.7 Hz (Systemführerin SBB) sowie Zugbeeinflussung Meterspur (Systemführerin RhB) und Fahrzeug/Fahrweg Meterspur (Systemführerin RAILplus).

Bei sechs Systemführerschaften nahm die RailCom im Berichtsjahr zum Vertrag zwischen dem BAV und der Systemführerin Stellung. Die Stellungnahme zum Vertrag für die Systemführerschaft Bahnfunk folgt voraussichtlich im ersten Semester 2022.

Weiter begleitete und beaufsichtigte die RailCom die Systemführerin SBB Infrastruktur bei der Erarbeitung von Verträgen für die Systemführerschaften Bahnstrom 16.7 Hz, Kundeninformation und ETCS. Diese Verträge zwischen der Systemführerin und den betroffenen Unternehmen haben gemäss Art. 37 Abs. 5 EBG die Systemaufgaben, Mitsprache und Kostenaufteilung zu regeln.

Mitwirkungsrecht Investitionsplanung

Seit Anfang 2021 müssen die ISB bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung auf ihrem Netz den betroffenen EVU und Anschließern ein Mitwirkungsrecht einräumen. Diese können über Projekte Auskunft verlangen und haben das Recht auf eine fundierte Antwort von den ISB. Die RailCom ist für die formelle Durchsetzung dieses Mitwirkungsrechts, d.h. für den Mitwirkungsprozess zuständig und entscheidet im Falle von Streitigkeiten (Art. 40a^{ter} Abs. 1 und Art. 37a EBG). Demgegenüber befindet das BAV inhaltlich über die Investitionsplanung wie z.B. über die Aufnahme von nicht berücksichtigten Investitionsanliegen der EVU und Anschließern.

Zur Unterstützung der ISB bei der Umsetzung des Mitwirkungsrechts bildete der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) eine Arbeitsgruppe, welche voraussichtlich 2022 Empfehlungen für den Mitwirkungsprozess publizieren wird. Die RailCom begleitete und unterstützte diese Arbeitsgruppe.

⁴ SR 742.411



Marktbeobachtung

Allgemeines

Im Rahmen ihrer 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.

Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung des **Personenverkehrs (Regional- und Fernverkehr) auf der Schiene** von 2016 bis 2020. Nachdem die Verkehrsleistung von 2018 auf 2019 um 5.5 % gestiegen war, führten 2020 die politischen Massnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und die Verhaltensänderung der Bevölkerung zu einer Abnahme von 38.6 %. Dieser markante Rückgang ist grösstenteils auf das geringere Verkehrsaufkommen zurückzuführen (Abnahme Personenfahrten um 36.8 %). Ein weiterer Grund ist die reduzierte Fahrleistung infolge der Ausdünnung des öV-Angebots (Abnahme Zugskilometer um 3.0 %).

Entwicklung der Verkehrsleistungen im Regional- und Fernverkehr auf der Schiene

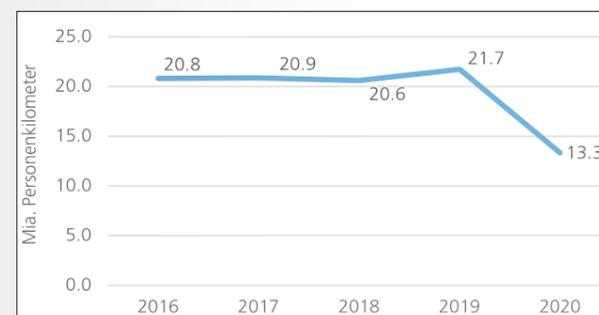


Abbildung 1: Verkehrsleistungen im Regional- und Fernverkehr 2016–20. Quelle: BFS.

Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Jahr 2021 war weiterhin geprägt von den Auswirkungen der Corona-Pandemie. Eine Erholung auf das Niveau von 2019 war Ende 2021 nicht in Sicht: Die Veränderung der Personenkilometer im Vergleich zu den jeweiligen Zeiträumen des Jahres 2019 betrug im 1. Quartal 2021 -49.3 %, im 2. Quartal -40.5 % und im 3. Quartal -27.2 % (provisorische Daten 2021 des BFS, Stand 14.12.2021).

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung im **Güterverkehr auf der Schiene (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr)**. 2020 ging die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr um 5.2 % zurück, wobei sowohl die transportierten Tonnen (-5.4 %) als auch die gefahrenen Zugskilometer (-5.0 %) abnahmen. Mit Ausnahme des Exportverkehrs verzeichneten alle Verkehrsarten leichte Abnahmen bei den Verkehrsleistungen. Im Vergleich zum Schienenpersonenverkehr (Abbildung 1) fällt der Rückgang beim Schienengüterverkehr moderat aus.

Entwicklung der Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr

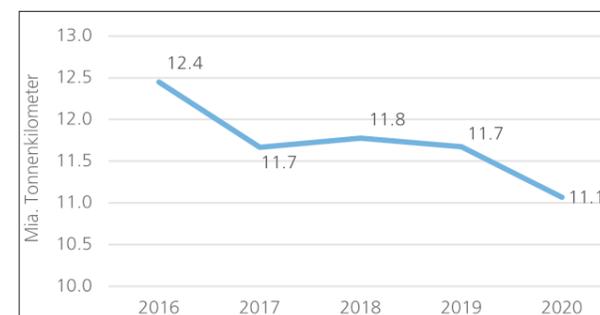


Abbildung 2: Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr (Binnen-, Import-/Export- und Transitverkehr) 2016–20. Quelle: BFS.

Ausgewählte Themen

Cargo sous terrain

Der Bundesrat will mit dem neuen Gesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGÜTG) die Voraussetzungen für das Projekt Cargo sous terrain schaffen und die Betreiber von unterirdischen Anlagen verpflichten, ihre Transportdienstleistungen und den Anschluss an ihre Anlagen Dritten nichtdiskriminierend zu gewähren. Die RailCom wird zuständig sein, diese Pflichten zu überwachen und Streitigkeiten zu entscheiden. 2021 beriet das eidgenössische Parlament über den Gesetzesentwurf und stimmte ihm in der Schlussabstimmung im Dezember zu.

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Im Auftrag des Bundesrats erarbeitete das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) eine Gesetzesvorlage über eine «Nationale Dateninfrastruktur Mobilität» (NaDIM). Zielsetzung ist, den Austausch von Mobilitätsdaten und damit die Kombination verschiedener Verkehrsmittel zu vereinfachen. NaDIM soll unabhängig, verlässlich, nichtdiskriminierend, transparent, nicht gewinnorientiert und technisch flexibel ausgestaltet werden und Unternehmen erlauben, ihren Kunden vernetzte, multimodale Angebote zu machen. Die RailCom nahm im Rahmen der Ämterkonsultation Stellung zum geplanten Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur. Viele Kerndaten der Mobilitätsdateninfrastruktur, welche über NaDIM bezogen werden können, werden im Rahmen der Systemführerschaft Kundeninformation zur Verfügung gestellt. Die Systemführerschaft und die damit verbundene Aufsicht durch die RailCom sind durch NaDIM nicht tangiert und bestehen weiter.

Die provisorisch verfügbaren Quartalszahlen 2021 des BFS (Stand 14.12.2021) für die Verkehrsleistungen des Schienengüterverkehrs liegen in einem ähnlichen Bereich wie vor der Corona-Pandemie: Im Vergleich zu den jeweiligen Zeiträumen 2019 betrug die Veränderung im 1. Quartal 2021 -3.1 %, im 2. Quartal +4.5 % und im 3. Quartal +0.9 %.

Weiterentwicklung der Marktbeobachtung

Um die Entwicklung der schweizerischen Bahnlandschaft zu beobachten, bereitet die RailCom gezielt öffentlich verfügbare Daten auf, welche einen Bezug zu ihrem Auftrag haben. Im Rahmen der Neuausrichtung ihrer Marktbeobachtung überarbeitete sie 2021 die drei auf ihrer Website publizierten Faktenblätter zu den Themen Schienennetz, Güter- und Personenverkehr. Zudem arbeitete die RailCom daran, ihre Datensammlung für die Marktbeobachtung mit geeigneten Kennzahlen über den diskriminierungsfreien Zugang zu den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs zu ergänzen. Die Umsetzung und Publikation erfolgen voraussichtlich 2022.



Kooperation im Personenverkehr auf der Schiene

Der Bundesrat kam in einem 2021 publizierten Bericht zum Schluss, dass die Schweiz im Schienenpersonenverkehr weiterhin auf Kooperation statt auf Wettbewerb setzen soll. Der Fernverkehr soll auch künftig unter einer Einheitskonzession der SBB betrieben werden, wobei der Bundesrat die SBB verpflichten möchte, andere interessierte Transportunternehmen mit dem Betrieb einzelner Linien zu beauftragen. Im internationalen Personenverkehr hält der Bundesrat weiterhin am bestehenden Kooperationsmodell fest, im Regionalverkehr an Direktvergaben. Die RailCom wird die Entwicklung in diesem Bereich weiterverfolgen.

Entscheid BAV zum Mitwirkungsrecht betreffend Linie Bern–Entlebuch–Luzern

Seit Anfang 2021 müssen die ISB bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung auf ihrem Netz den betroffenen EVU und Anchiessern ein Mitwirkungsrecht einräumen (Art. 37a EBG). In einem erstmaligen Anwendungsfall dieses neuen Mitwirkungsrechts hat das BAV abschliessend entschieden, dass SBB Infrastruktur ihre Investitionsplanung für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes auf der Strecke Bern–Entlebuch–Luzern anpassen muss. Ein EVU hatte geltend gemacht, dass durch die vorgesehene Planung erhebliche betriebliche Nachteile entstanden wären (Wegfallen von Kreuzungsstellen infolge Reduktion der bestehenden Perronanlagen).

Massnahmen im öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr aufgrund der Corona-Pandemie

Der Bund hat 2020 und 2021 zwei Massnahmenpakete beschlossen, um unter anderem den öffentlichen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene bei der Bewältigung der Corona-Pandemie zu unterstützen. Des Weiteren hat der Bundesrat im Dezember 2021 Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB beschlossen, insbesondere eine Reduktion der Trassenpreise im Fernverkehr.



Internationales

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

Die RailCom stellte für den Marktmonitoringreport 2021 der IRG-Rail die Aufbereitung der Daten aus der Schweiz sicher und nahm an den Sitzungen der Arbeitsgruppe Access teil. In dieser Arbeitsgruppe erläuterte die RailCom den Regulierungsbehörden aus den anderen Mitgliedsländern die schweizerischen Vorgaben zur Kapazitätsplanung und -festlegung auf temporär eingeschränkten Strecken und Knoten. Die Arbeitsgruppe Access setzte unter anderem auch ihre Mitwirkung beim Redesign des internationalen Fahrplanprozesses (TTR) fort.

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). 2021 fanden die regulären Austausche zwischen den nationalen Regulatoren und den C-OSS auf dem RFC 1 und RFC 2 statt, an welchen insbesondere die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verkehrsaufkommen diskutiert wurde.

Ausblick

Kapazitätsplanung bei Bau- und Unterhaltmassnahmen

Die RailCom wird 2022 ihren Aufsichtsschwerpunkt über die Prozesse der Intervallplanung weiter vertiefen, Handlungsbedarf ableiten und zusammen mit den betroffenen Unternehmen Massnahmen vereinbaren.

Zugangsbedingungen bei der Vergabe von Slots und Kapazitäten von Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs

Die RailCom legt 2022 einen Schwerpunkt ihrer begleitenden Aufsicht auf die Überprüfung der Zugangsbedingungen bei der Vergabe von Slots und Kapazitäten in den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs. Nach der Überprüfung der Preis- und Rabattsysteme bearbeitet die RailCom damit ein weiteres Schlüsselement für die Diskriminierungsfreiheit beim Zugang zu den Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs.



Die RailCom

Kommission

Die RailCom ist seit dem 01.01.2000 tätig. Ihre Mitglieder werden vom Bundesrat gewählt; der Sitz der Kommission ist Bern. Administrativ ist die RailCom dem UVEK zugeordnet. 2021 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., Professor für Staats-, Verwaltungs- und Europarecht an der Universität Bern, Bern
Mitglied	Peter Bösch	Logistik-Experte, Binningen
Mitglied	Anna Ciaranfi Zanetta	lic. iur., Rechtsanwältin, Finanz- und Wirtschaftsdepartement Kanton Tessin, Dalpe
Mitglied	Werner Grossen	dipl. Betriebswirtschaftler 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
Mitarbeiter	Ken Ziegler	B.A. in Betriebswirtschaftslehre HSG



Glossar

Abkürzung	Bedeutung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BLS	Bern–Lötschberg–Simplon–Bahn
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
EBG	Eisenbahngesetz
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GütTG	Gütertransportgesetz
GüTV	Gütertransportverordnung
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ISB	Infrastrukturbetreiberin
OBI	Gesetzpaket Organisation der Bahninfrastruktur
RFC	Rail Freight Corridor
RNE	Rail Net Europe
RVOV	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SR	Systematische Rechtssammlung
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
 www.railcom.admin.ch

