



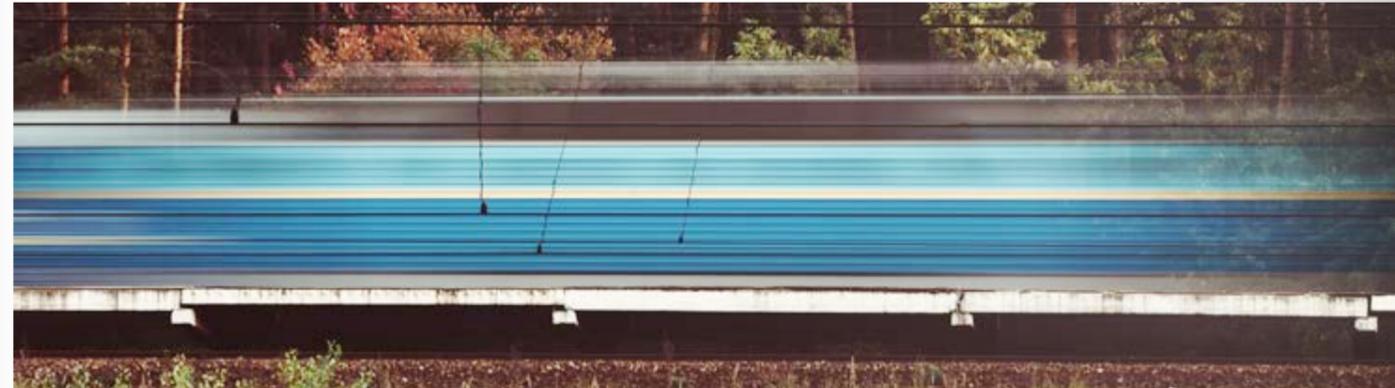
Tätigkeitsbericht 2022

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 190, Französisch 50, Italienisch 15, Englisch 5

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

Inhalt

Vorwort der Präsidentin	2
Management Summary	3
Gesetzlicher Auftrag	3
Aktivitäten und Herausforderungen	3
Rechtliches	5
Allgemeines	5
Verfahren und rechtliche Abklärungen	5
Gesetzesvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport	6
Marktmonitoring	6
Allgemeines	6
Netzzugang	6
Netzzugangsbedingungen	6
Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2023	6
Zusatzleistung «Einstellen von Rangierungen»	7
Zusatzleistung «Abstellungen von Eisenbahnfahrzeugen»	7
Rangierbahnhöfe	7
Traffic Management System (TMS)	7
Kapazitätsplanung bei Bau- und Unterhaltsmassnahmen	8
Freiverladeanlagen	8
Dienstleistungen der Nahzustellung	8
Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs	9
Slot- und Kapazitätsmanagement	9
Projekt Gateway Basel Nord (GBN)	9
Systemaufgaben	9
Mitwirkungsrecht bei Investitionsplanung	10
Marktbeobachtung	10
Allgemeines	10
Verkehrsleistungen im Personen- und Güterverkehr	10
Befragung Güterverkehrs-EVU	12
Ausgewählte Themen	12
Internationales	13
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	13
Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors RFC)	13
Ausblick	13
Infrastruktur	13
Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs	13
Güterverkehr	13
Die RailCom	14
Kommission	14
Fachsekretariat	15
Glossar	16



Vorwort der Präsidentin

Liebe Leserin, lieber Leser

Das Bahnsystem in der Schweiz ist geprägt von einer Vielzahl rechtlicher, technischer und ökonomischer Vorgaben. Für die Unternehmen in der Bahnbranche ist es oft anspruchsvoll, nebst der Bewältigung des täglichen Betriebs ihren gesetzlichen Verpflichtungen vollständig und rechtzeitig nachzukommen. Deshalb ist es uns wichtig, die Unternehmen aktiv und frühzeitig dabei zu unterstützen und zu begleiten, damit sie angemessene und gesetzeskonforme Lösungen umsetzen.

Ein Beispiel für diese proaktive Unterstützung der Branche sind unsere Aktivitäten bei der Systemaufgabe Kundeneinformation. Im Rahmen der begleitenden Aufsicht konnten wir zielgerichtet Optimierungen bei der Systementwicklung anregen, um die Einhaltung der Grundsätze der Transparenz, der Mitwirkung sowie der Gleichbehandlung sicherzustellen. Mehr Informationen dazu finden Sie auf Seite 9 dieses Berichts. Darüber hinaus brachten wir uns frühzeitig in die Weiterentwicklung der Governance der standardisierten nationalen Kundeninformation ein. Diese startet 2023 unter der Leitung des Bundesamts für Verkehr und der Alliance Swiss Pass mit dem Ziel, die öV-Kundinnen und -Kunden künftig in der ganzen Schweiz noch einheitlicher über Fahrpläne, Haltestellen, Verkehrsunterbrüche und Verspätungen zu informieren.

Ein weiterer Bereich, in dem wir 2022 die Branche bei der Umsetzung ihrer gesetzlichen Verpflichtungen unterstützten, ist das Slot- und Kapazitätsmanagement auf den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs. Dort geht es darum, bei der Zuteilung von Zeitfenstern für die Nutzung dieser Anlagen sowie beim Umgang mit Abweichungen und Konflikten die Grundsätze der Nichtdiskriminierung und Gleichbehandlung sowie der Transparenz umzusetzen. Zu diesem



Zweck definierten wir einheitliche Standards für die Slot- und Kapazitätszuteilung und stellen eine Vorlage für die Publikation der Regeln der Slotvergabe zur Verfügung. An unserer jährlichen Fachtagung konnte sich die Branche vertieft über dieses Thema informieren und sich mit den betroffenen Unternehmen und den Behörden über ihre Erfahrungen austauschen.

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

Gesetzlicher Auftrag

Die Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom gewährleistet als unabhängige Behördenkommission den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz sowie zu den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleisen. Sie beaufsichtigt zudem die diskriminierungsfreie Erbringung von Dienstleistungen im Schienengütertransport zwischen der Eisenbahninfrastruktur und den Anschlussgleisen oder den Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs, d.h. in der Nahzustellung.

Weiter überwacht die RailCom die diskriminierungsfreie Wahrnehmung der Systemaufgaben und das Mitwirkungsrecht bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB). Sie gewährleistet damit faire Rahmenbedingungen auf der Infrastruktur und unterstützt das Funktionieren des Eisenbahnmarktes.

Die RailCom erfüllt ihren gesetzlichen Auftrag indem sie:

- Als Fachgericht über Klagen von Eisenbahn- und weiteren Transportunternehmen entscheidet.
- Als Aufsichtsbehörde von Amtes wegen Untersuchungen durchführt und Massnahmen zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit anordnet. Sie betreibt hierfür ein Marktmonitoring und eine Marktbeobachtung.
- Auf internationaler Ebene insbesondere auf den Güterverkehrskorridoren eine vertiefte Kooperation fördert.

Aktivitäten und Herausforderungen

Die RailCom überprüft von Amtes wegen regelmässig die massgebenden Rahmenbedingungen, um allfällige Diskriminierungen frühzeitig zu erkennen und Massnahmen zu ergreifen. 2022 setzte sie folgende Schwerpunkte:

Transparenz bei der Kapazitätszuteilung

Die RailCom hat in verschiedenen Bereichen überprüft, ob die Kapazitätszuteilung nach transparenten und fairen Grundsätzen erfolgt:

Die 24 vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs handhabten ihr Slot- und Kapazitätsmanagement bisher sehr unterschiedlich. So gab es beispielsweise Akteure, welche nur implizite Regelungen hatten und die Prozesse ad hoc steuerten. Um Transparenz zu gewährleisten und Diskriminierungen vorzubeugen, definierte die RailCom einheitliche Standards und eine Publikationsvorlage für das Slot- und Kapazitätsmanagement. An ihrer jährlichen Fachtagung tauschte sich die RailCom mit der Branche darüber aus.

Auch bei den Freiverladeanlagen forderte die RailCom eine erhöhte Transparenz. Sie erarbeitete mit den Betreibern dieser Anlagen ein Massnahmenpaket, das u.a. vorsieht, alle nutzbaren Anlagen und deren technisch-betrieblichen Eigenschaften zu publizieren.

Die Anbieter von Dienstleistungen der Nahzustellung wurden ebenfalls angehalten, ihren Publikationspflichten nachzukommen.

Systemaufgaben und Mitwirkungsrecht

Die RailCom beaufsichtigte und begleitete die Systemführerin SBB bei der Umsetzung der Systemaufgaben Bahnstrom 16.7 Hz, Kundeninformation und ETCS und insbesondere bei der Erarbeitung der Verträge mit den betroffenen Unternehmen. Die Systemaufgabe Kundeninformation wird im Hinblick auf die standardisierte, nationale Kundeninformation ab 2023 neu organisiert. Die RailCom analysierte die betreffenden Governance-Prozesse und hat auf die frühzeitige und faire Mitwirkung der Betroffenen bei der Umsetzung und Weiterentwicklung der Systemaufgabe hingewirkt.



Weiterentwicklung Schienengüterverkehr in der Schweiz

Des Weiteren beaufsichtigte und begleitete die RailCom die ISB bei der Umsetzung des Mitwirkungsrechts bei der Investitionsplanung und der Ausgestaltung des Mitwirkungsverfahrens.

Digitalisierung

Neue Technologien und Digitalisierung schaffen neue Diskriminierungspotenziale – insbesondere vor dem Hintergrund der integrierten Bahnunternehmen in der Schweiz. Die Entwicklungen im Traffic Management System (TMS) erfordern erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen. Dies ist für mittlere und kleinere Eisenbahnunternehmen eine grosse Herausforderung. Die RailCom begleitete die ISB bei der Festlegung der Governance und in der Anwendung der Algorithmen, um ein diskriminierungsfreies TMS zu gewährleisten.

Bau- und Unterhaltsplanung

Das Schweizer Schienennetz gehört europaweit zu den am intensivsten genutzten. Bau- und Unterhaltsarbeiten stehen deshalb in einem Spannungsfeld zu einem stabilen Verkehrsangebot. Entscheidend sind deshalb die frühzeitige und vorausschauende Planung der Bauintervalle sowie möglichst faire und optimale Ersatzkonzepte. Die RailCom überprüfte die Intervallplanung und die Ersatzkonzepte und vereinbarte Massnahmen mit SBB Infrastruktur, BLS Netz und SOB Infrastruktur, um die Nichtdiskriminierung sicherzustellen.

Die Förderung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz bedingt kohärente und diskriminierungsfreie Rahmenbedingungen, damit die vorgesehenen Bundesgelder die gewünschte Wirkung erzielen und keine Wettbewerbsverzerrungen – beispielsweise aufgrund von Quersubventionierungen – entstehen. Es gilt deshalb rechtlich und finanziell eine klare Trennung von eigenwirtschaftlichen und subventionierten Leistungen vorzunehmen. Die RailCom brachte dies bei der Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» ein.

Marktbeobachtung

In der Marktbeobachtung analysierte die RailCom die Kennzahlen zu den nationalen Verkehrsleistungen. Im Schienenpersonenverkehr erreichten die Werte 2021 noch nicht das Niveau von vor der Corona-Pandemie. Im Schienengüterverkehr hingegen überstieg die Verkehrsleistung 2021 den Wert vor Corona. In der Marktbeobachtung führte die RailCom auch eine Befragung unter den EVU des Güterverkehrs durch über deren Zusammenarbeit mit den ISB – insbesondere bei der Kapazitätsplanung, der Trassennutzung und den Netzzugangsbedingungen.



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. 40a^{ter} Eisenbahngesetz (EBG²) 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.

Verfahren und rechtliche Abklärungen

Die RailCom überprüft von Amtes wegen regelmässig die massgebenden Rahmenbedingungen in ihrem Zuständigkeitsbereich (siehe oben Kapitel «Allgemeines»), um Diskriminierungen frühzeitig zu erkennen und proaktiv Massnahmen zu ergreifen.

Zudem nahm die RailCom in verschiedenen Themen des Marktmonitorings (siehe ab Seite 6) rechtliche Abklärungen vor und führte Verfahren durch. So stellte die RailCom beispielsweise in einer Feststellungsverfügung fest, dass eine Anlage des kombinierten Verkehrs nicht mehr in den Anwendungsbereich gemäss Art. 8 Abs. 5 GüTG³ in Verbindung mit Art. 6 GüTV⁴ fällt und deshalb der betreffende Anlagebetreiber nicht verpflichtet ist, den diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren.

Des Weiteren beantwortete die RailCom Anfragen von verschiedenen Unternehmen. Für ein EVU klärte die RailCom beispielsweise ab, ob es mit dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit vereinbar ist, wenn EVU mit Sicherheitsbescheinigungen für den Güterverkehr aussergewöhnliche Sendungen und leere Güterwagen überführen dürfen, während dies EVU mit Sicherheitsbescheinigungen für den Personenverkehr nicht erlaubt ist.

2021 verfügte die RailCom die Eröffnung einer Untersuchung von Amtes betreffend Preise und Rabatte eines Betreibers von Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs. Die vom Anlagebetreiber eingereichte Beschwerde war Ende 2022 beim Bundesverwaltungsgericht noch hängig.

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

¹ SR 172.010.1

² SR 742.101

³ SR 742.41

⁴ SR 742.411



Marktmonitoring

Gesetzesvorlage Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport

Der Bundesrat will den Güterverkehr weiterentwickeln und dabei die energie- und klimapolitischen Ziele sowie die Bedeutung der Bahntransporte für die Versorgungssicherheit der Schweiz berücksichtigen. Er eröffnete am 02.11.2022 die Vernehmlassung zur Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport.

Die RailCom unterstützt die Stärkung des Einzelwagenladungsverkehrs (EWLV) und die Weiterentwicklung der multimodalen Transportketten. Das Netzwerkangebot soll jedoch wettbewerbsneutral und innovationsfördernd ausgestaltet werden. Die RailCom empfiehlt, dass die Fördermassnahmen folgende Grundsätze gewährleisten:

- Förderung des diskriminierungsfreien und fairen Zugangs zu den EWLK-Dienstleistungen und den dazu erforderlichen Anlagen, insbesondere den vom Bund subventionierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs, Anschlussgleisen, Freiverladeanlagen, multimodalen Umschlagsplattformen und den zugehörigen Einrichtungen für den Güterumschlag sowie der Hafeninfrastruktur;
- Förderung der Marktorientierung und Effizienzsteigerung des EWLK;
- Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen (z.B. Quersubventionierung von eigenwirtschaftlichen Dienstleistungen durch subventionierte Dienstleistungen), d.h. rechtliche und finanzielle Trennung von eigenwirtschaftlich erbrachten Leistungen und subventionierten Leistungen des EWLK;
- Vorgaben zur Governance, welche ein diskriminierungsfreies und wettbewerbsorientiertes Gesamtsystem gewährleisten.

Im Hinblick auf die Stärkung der Rheinschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten ist es zielführend, den Zugang zur Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit zu unterstellen.

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.

Netzzugang

Netzzugangsbedingungen

Die RailCom nahm bei den drei grössten ISB die jährliche Prüfung der Publikationsinstrumente der folgenden Fahrplanjahre vor und konnte dabei keine Hinweise auf Diskriminierungen feststellen.

Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2023

Bei der Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2023 konnte die Trassenvergabe alle 276 Trassenkonflikte einvernehmlich ohne Bietverfahren lösen. Die RailCom fand keine Anhaltspunkte für Diskriminierungen, welche eine Intervention erfordert hätten.

Rangierbahnhöfe

Die RailCom ist zuständig, den diskriminierungsfreien Zugang zu den fünf Rangierbahnhöfen Basel, Buchs SG, Chiasso, Lausanne und Limmattal sicherzustellen.

In den Rangierbahnhöfen Buchs SG, Lausanne und Limmattal hat die Anlageeignerin SBB Infrastruktur den operativen Rangierbetrieb seit mehreren Jahren an SBB Cargo übertragen. Die RailCom überwacht dieses Betreibermodell regelmässig und prüft insbesondere, ob der vertrauliche Umgang mit wettbewerbsrelevanten Daten gewährleistet ist. Zudem verfolgt die RailCom die Preisbildung für die in den Rangierbahnhöfen angebotenen Leistungen.

Traffic Management System (TMS)

Zusammen mit anderen Branchenakteuren ist SBB Infrastruktur daran, ein einheitliches Traffic Management System (TMS) aufzubauen und schrittweise zu implementieren. Die RailCom hatte SBB Infrastruktur Grundsätze empfohlen, um die Governance von TMS möglichst diskriminierungsfrei auszugestalten:

- Bei Entwicklung, Betrieb und Weiterentwicklung von TMS muss Unabhängigkeit gewährleistet sein.
- Bei Entscheiden betreffend Steuerung und Lenkung von TMS sollen die betroffenen ISB und die Schweizerische Trassenvergabe einbezogen werden.
- Die Finanzierung von Entwicklung, Betrieb und Weiterentwicklung von TMS hat die Interessen aller ISB gleichberechtigt zu berücksichtigen.
- Beim Umgang mit sensiblen Daten muss die Vertraulichkeit und Geheimhaltung gewährleistet werden.

Im Rahmen ihrer begleitenden Aufsicht initiierte die RailCom bei der Arbeitsgruppe «Nutzung und Weiterentwicklung TMS» verschiedene Massnahmen für die Governance von TMS, um die oben erwähnten Grundsätze zu erfüllen.

Die Schweizerische Trassenvergabe unterhält seit 2022 auf ihren Systemen eine zentral geführte Liste, in der die beteiligten ISB und EVU den aktuellen Bearbeitungsstatus sämtlicher sie betreffenden Trassenkonflikte einsehen können. Dadurch wird die Transparenz bei der Konfliktbereinigung erhöht.

Zusatzleistung «Einstellen von Rangierungen»

Die RailCom überprüfte 2021 bei den ISB SBB, BLS und SOB den Bewirtschaftungsprozess sowie die Preisbildung der Zusatzleistung «Einstellen von Rangierungen». Sie vereinbarte mit den ISB Massnahmen, um die Preiskalkulation zu aktualisieren und die Abrechnungsmodalitäten anzupassen. 2022 überprüfte die RailCom die Umsetzung dieser Massnahmen durch die ISB:

- Die Preiskalkulation wurde aktualisiert und gilt bereits für den Leistungskatalog 2023, anstatt wie ursprünglich geplant erst für den Leistungskatalog 2024.
- Die Erhebung der Abrechnungsmengen für den Personen- und Güterverkehr wurde harmonisiert und vereinfacht.

Zusatzleistung «Abstellungen von Eisenbahnfahrzeugen»

Aufgrund der begleitenden Aufsicht der RailCom haben SBB Infrastruktur, BLS Netz und SOB Infrastruktur 2021/2022 die verfügbaren Abstellkapazitäten der nachfragestärksten Bahnhöfe dokumentiert und auf der Website der Schweizerischen Trassenvergabe publiziert. Damit können die interessierten EVU ihren Abstellbedarf vorgängig mit dem Kapazitätsangebot abgleichen.



Mit Vertretern von TMS definierte die RailCom Szenarien, anhand derer simuliert werden kann, ob die in der Kapazitätsplanung und -steuerung zum Einsatz kommenden Algorithmen sich möglicherweise diskriminierend verhalten. Die bisher erfolgten Simulationen ergaben keine Hinweise auf eine diskriminierende Arbeitsweise der Algorithmen. Die RailCom wird ihre Aufsichtsarbeiten zu den Algorithmen 2023 weiterführen.

Kapazitätsplanung bei Bau- und Unterhaltmassnahmen

Die RailCom legte 2021/22 einen Aufsichtsschwerpunkt auf das Kapazitätsmanagement bei Bau- und Unterhaltmassnahmen. Die RailCom analysierte, wie SBB Infrastruktur die Ersatzkonzepte festlegt und die EVU einbindet. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse vereinbarte die RailCom 2022 mit SBB Infrastruktur Massnahmen, um die Transparenz, Mitwirkung und Gleichbehandlung bei der Intervallplanung und den Ersatzkonzepten zugunsten der betroffenen EVU zu gewährleisten. Die Massnahmen verfolgen drei Stossrichtungen:

- Etablierung und Kommunikation der konzeptionellen Ansätze und planerischen Grundlagen in der Intervallplanung.
- Abbildung der langfristig planbaren Kapazitätseinschränkungen und Einbindung der EVU.
- Definition der Mitwirkung der EVU bei Ersatzkonzepten.

Im Laufe des Berichtsjahres griff die RailCom die Thematik auch mit BLS Netz und SOB auf. Dabei wurden die von SBB Infrastruktur umzusetzenden Massnahmen unter Berücksichtigung der Situation bei BLS Netz und SOB weitgehend auch auf diese übertragen.

Die RailCom wird 2023 bei allen ISB die Umsetzung begleiten und überprüfen.

Freiverladeanlagen

Im Rahmen eines Schwerpunkts des Marktmonitorings beschäftigte sich die RailCom mit der Bewirtschaftung von Freiverladeanlagen. EVU im Güterverkehr nutzen diese Anlagen, um spezifische Gütergruppen wie z.B. Holz, Zuckerrüben oder Schüttgüter umzuschlagen. Um eine diskriminierungsfreie Bewirtschaftung dieser Anlagen sicherzustellen, erarbeitete die RailCom ein Massnahmenpaket. Dieses sieht u.a. folgende Neuerungen vor:

- Die ISB publizieren ihre nutzbaren Anlagen und deren technisch-betrieblichen Eigenschaften.
- Die Schweizerische Trassenvergabebehörde überwacht proaktiv Mehrfachnutzungen von Anlagen.
- Die ISB erstatten der RailCom jährlich Rechenschaft über das Bestellverhalten der EVU.

Dienstleistungen der Nahzustellung

Unternehmen, welche Dienstleistungen in der Nahzustellung anbieten, haben ihre Dienstleistungen, die Bedingungen der Erbringung, die Zuteilung der Ressourcen und die Preise zu publizieren. Die RailCom überprüfte dies bei den betroffenen EVU und setzte die Einhaltung der Publikationspflicht durch. Anschlussgleisbetreiber, welche Dienstleistungen der Nahzustellung erbringen, unterstehen ebenfalls dieser Publikationspflicht. Die RailCom informierte die Anschlussgleisbetreiber mittels Newsletter des Verbandes der verladenden Wirtschaft (VAP) darüber.

Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs

Slot- und Kapazitätsmanagement

Die RailCom erarbeitete einheitliche Standards für ein faires und transparentes Slot- und Kapazitätsmanagement bei den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs. Deren Eigentümer bzw. Betreiber sind verpflichtet, den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Anlagen zu gewähren. Dieses Diskriminierungsverbot betrifft auch das Slot- und Kapazitätsmanagement dieser Anlagen.

Um die Eigentümer bzw. Betreiber der vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs bei der Einhaltung der gesetzlichen Verpflichtungen zu unterstützen, erstellte die RailCom eine Publikationsvorlage. Diese enthält die Grundsätze und Regeln für die Planung und Zuteilung von Slots im Normal- und Abweichungs- resp. Verspätungsfall. Damit soll sichergestellt werden, dass alle aktuellen und zukünftigen Kunden die anwendbaren Regeln einsehen können und gleichbehandelt werden.

Im Rahmen ihrer jährlichen Fachtagung tauschte sich die RailCom am 04.11.2022 mit der Branche über die oben erwähnten Standards und die Publikationsvorlage aus. SBB Cargo erläuterte in einem Referat, wie sie die Umsetzung der Vorgaben vornehmen. Eine Vertreterin der Bundesnetzagentur referierte über die Regulation des Slot- und Kapazitätsmanagements in Deutschland. Die Referate und eine Zusammenfassung der Gruppendiskussionen sind auf der Website der RailCom veröffentlicht.

Projekt Gateway Basel Nord (GBN)

Im 2022 hat sich die RailCom mit GBN insbesondere zu den Themen Governance sowie Slot- und Kapazitätsmanagement ausgetauscht.

Systemaufgaben

Die RailCom führte in der Systemführerschaft Kundeninformation eine begleitende Aufsicht durch und nahm Stellung zum Projekt für eine «standardisierte, nationale Kundeninformation». Aufgrund der geführten Interviews, des Aktenstudiums und der Auswertung weiterer Informationen konnte die RailCom ein überwiegend positives Bild gewinnen.

- Das Bewusstsein für das Thema Diskriminierung in der Systemführerschaft Kundeninformation und das entsprechende Handeln ist grösstenteils vorhanden. Es muss allerdings ständig gepflegt werden und ist vom «Mindset» der involvierten Personen abhängig.
- Die Einhaltung der Grundsätze der Transparenz, der Mitwirkung sowie der Gleichbehandlung und Meistbegünstigung werden durch ein Set an Massnahmen sichergestellt. Punktuell gibt es noch Verbesserungsbedarf, z.B. die Vorab-Publikation der Traktanden des Management Board Meetings.
- Die Einhaltung des Grundsatzes der «Trennung von Infrastruktur und Verkehr» ist anspruchsvoll und muss kontinuierlich im Auge behalten werden: Die Leitung der Digital Solution Kundeninformation (DSO-KIS) wird durch ein interdisziplinäres Team wahrgenommen, welches sich aus Vertretern des «Business» – d.h. aus der Infrastruktur und dem Personenverkehr einerseits sowie der IT andererseits – zusammensetzt. Diese Arbeitsform weicht die organisatorische Trennungsvorgabe von Art. 64 EBG im Grundsatz auf; insbesondere, weil Mitarbeitende der Verkehrsdivisionen direkt an der Führung von Kernaufgaben der Division Infrastruktur beteiligt sind.

Nebst der begleitenden Aufsicht in der Systemführerschaft Kundeninformation unterstützte die RailCom die Systemführerin SBB in den Systemführerschaften Bahnstrom 16.7 Hz, Kundeninformation und ETCS bei der Erarbeitung von Vertragsvorlagen gemäss Art. 37 Abs. 5 EBG, in denen insbesondere die Mitsprache der betroffenen Unternehmen, deren Einbezug bei der weiteren Systementwicklung sowie eine allfällige Kostenaufteilung geregelt werden.

Marktbeobachtung

Mitwirkungsrecht bei Investitionsplanung

Seit Anfang 2021 haben die betroffenen EVU und Anschliesser ein Recht auf Mitwirkung bei der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung der ISB (Art. 37a EBG). Damit sie dieses Recht wahrnehmen können, sind die ISB u.a. verpflichtet, die für ihr Schienennetz geplanten Investitionsvorhaben in einem Investitionsplan zu veröffentlichen. Zur Unterstützung der ISB bei der Umsetzung des Mitwirkungsrechts bildete der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) 2021 eine Arbeitsgruppe mit dem Ziel, Empfehlungen für den Mitwirkungsprozess herauszugeben. Um den Umsetzungsstand der gesetzlichen Vorgaben zu überprüfen, führte die RailCom im Berichtsjahr Interviews mit SBB Infrastruktur und SOB Infrastruktur. Der Stand per Ende 2022 war wie folgt:

- Die Investitionspläne sind noch nicht publiziert. Das Bundesamt für Verkehr plant, den EVU und Anschließern Anfang 2023 über eine Online-Plattform Zugang zu den Investitionsplänen zu verschaffen.
- Die VöV-Empfehlungen zum Mitwirkungsrecht sind im Entwurf vorhanden, aber noch nicht publiziert.
- Wenn ein EVU oder Anschliesser die ISB betreffend eines Projekts oder einer Investition anfragt, wurden die Rückmeldungen der ISB bisher nur dem Anfrager zugestellt – jedoch nicht allen betroffenen EVU und Anschließern. Aus Gründen der Gleichbehandlung und Transparenz müssen alle betroffenen EVU und Anschliesser gleichzeitig informiert werden. Somit sind die Rückmeldungen der ISB auf Anfragen in schriftlicher Form allen betroffenen EVU und Anschließern zuzustellen.

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 2017 bis 2021. Im Jahr 2020 sank die Verkehrsleistung aufgrund der politischen Massnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie sowie der Verhaltensänderung der Bevölkerung um 38.7 % auf 13.3 Mia. Personenkilometer. Dieser Wert entspricht dem Stand der Verkehrsleistung im Jahre 2001. 2021 zeichnete sich eine Erholung ab (+7.3 %), wobei der Wert von 14.3 Mia. Personenkilometern immer noch deutlich unter dem Rekordniveau 2019 von 21.7 Mia. Personenkilometern lag (-34.2 %).

Entwicklung der Verkehrsleistungen Schienenpersonenverkehr



Abbildung 1: Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr (Regional- und Fernverkehr) 2017-21. Quelle: BFS.

Im Jahr 2022 war die Entwicklung der Verkehrsleistung geprägt von den Nachwirkungen der Corona-Pandemie. Bei der Nachfrage im Personenverkehr zeichneten sich gegenüber dem Vorjahr weitere Zunahmen ab, allerdings war eine vollständige Erholung auf das Niveau von 2019 noch nicht in Sicht. Im Vergleich zu den jeweiligen Zeiträumen im Jahr 2021 nahmen die Personenkilometer im 1. Quartal 2022 um +46.2 % zu, im 2. Quartal um +53.0 % und im 3. Quartal um +28.2 % (provisorische Daten BFS, Stand 12.12.2022).

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung im Güterverkehr auf der Schiene (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr) von 2017 bis 2021. Nach einem Einbruch der Verkehrsleistung im Jahr 2020 (-5.2 %) stieg sie im Jahr 2021 bereits wieder an – sowohl im Vergleich zum Vorjahr (+8.7 %) als auch im Vergleich zu 2019 (+3.1 %), dem Jahr vor der Corona-Pandemie. Mit Ausnahme des Importverkehrs verzeichneten 2021 alle Verkehrsarten leichte Zunahmen der Verkehrsleistung.

Entwicklung der Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr



Abbildung 2: Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr (Binnen-, Import-/Export- und Transitverkehr) 2017-21. Quelle: BFS.

Insgesamt war der Güterverkehr deutlich weniger stark von der Pandemie betroffen als der Personenverkehr. Blickt man zehn Jahre zurück, so liegt die Güterverkehrsleistung 2021 mit 12.0 Mia. Tonnenkilometern leicht über dem Niveau von 2011 (11.5 Mia. Tonnenkilometer).

Die provisorisch verfügbaren Quartalszahlen des BFS (Stand 12.12.2022) zeigen für 2022 eine gemischte Entwicklung bei den Verkehrsleistungen des Schienengüterverkehrs. Im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahreszeiträumen betragen die Werte im 1. Quartal +3.6 %, im 2. Quartal -2.5 % und im 3. Quartal -1.4 %. Insgesamt verblieb die Nachfrage des Schienengüterverkehrs in den ersten drei Quartalen 2022 aber auf einem hohen Niveau und über den Werten von 2019.



Befragung Güterverkehrs-EVU

Die RailCom führte im Berichtsjahr erstmals eine Befragung der EVU des Güterverkehrs durch, welche mit einer Netzzugangsbewilligung auf dem schweizerischen Normalspurnetz verkehren. Ziel war es, aus erster Hand relevante Daten zur Beurteilung von Diskriminierungsrisiken zu gewinnen, die Einschätzungen der EVU einzuholen und den Blick für praxisrelevante Themen zu schärfen. An der Umfrage nahmen 18 von total 20 angeschriebenen EVU teil. Die vielen Kommentare zeigten, dass die EVU es schätzten, mit der Umfrage eine Gelegenheit zu erhalten, sich mitzuteilen. Im Wesentlichen ergaben sich folgende Erkenntnisse:

- Die befragten EVU sind grundsätzlich zufrieden mit den ISB und der Zusammenarbeit mit ihnen. An einigen Stellen gibt es aus ihrer Sicht jedoch noch Verbesserungspotenzial. So schneidet das Notfallkonzept im Vergleich zu den übrigen Fragen tendenziell schlechter ab. Einige der EVU gaben an, dass sie keine Kenntnis von den Notfallkonzepten der ISB haben und/oder nicht in deren Erarbeitung einbezogen wurden.
- Auffallend ist, dass in den offenen Kommentaren viele EVU eine Priorisierung des Personenverkehrs gegenüber dem Güterverkehr durch die ISB wahrnehmen.
- Vertiefungsthema der Umfrage waren die Dienstleistungen der Nahzustellung. Die Befragung ergab, dass die Erbringer solcher Dienstleistungen meistens fehlende Ressourcen als Begründung nennen, wenn sie Anfragen ablehnen. Einige EVU vermuten, dass sie bezüglich der Angebote in der Nahzustellung benachteiligt werden und verschiedene Tarife im Umlauf sind.
- Insgesamt erachtet die grosse Mehrheit der befragten EVU den Zugang zum schweizerischen Schienennetz als nicht diskriminierend und fair.

Ausgewählte Themen

Bundesgesetz über die Mobilitätsdateninfrastruktur

Der Bundesrat hatte im Februar 2022 das Bundesgesetz über die Mobilitätsinfrastruktur in die Vernehmlassung geschickt. Das Gesetz sieht vor, dass eine staatliche Mobilitätsdateninfrastruktur aufgebaut wird, über die sich die verschiedenen Akteure einfacher vernetzen sowie Daten bereitstellen und austauschen können. Als nächstes wird das Geschäft nun für die Beratung im Parlament vorbereitet.

Corona-Hilfspakete für öV und Schienengüterverkehr

Um die Einnahmehausfälle infolge der Corona-Pandemie abzufedern, beschlossen Bundesrat und Parlament 2020 und 2021 zwei Hilfspakete für öV und Schienengüterverkehr. Insgesamt profitierten die öV-Unternehmen und die Güterbahnen zwischen 2020 und 2022 von einer Unterstützung des Bundes im Umfang von 935 Millionen Franken. Der grösste Teil davon fliesst in die Finanzierung der Bahninfrastruktur, d. h. in den Betrieb und Substanzerhalt des Eisenbahnnetzes. Für den Regionalen Personenverkehr, welcher die öV-Grundversorgung sicherstellt, wurden 330 Millionen Franken gesprochen, für den Schienengüterverkehr 93 Millionen Franken.



Internationales

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

Die RailCom stellte für den Marktmonitoringreport 2022 der IRG-Rail die Daten aus der Schweiz sicher und nahm an den Sitzungen der Arbeitsgruppe Access teil.

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) und engagiert sich am regelmässigen Austausch zwischen den nationalen Regulatoren und den C-OSS auf dem RFC 2. Darüber hinaus hat die RailCom die Initiative ergriffen, die Zusammenarbeit der Regulatoren auf den RFC zu stärken und zu harmonisieren.

Ausblick

Infrastruktur

Die RailCom wird mit den betroffenen ISB die Umsetzung der im 2022 erarbeiteten Massnahmen für eine diskriminierungsfreie Bewirtschaftung der Freiverladeanlagen konkretisieren und durchsetzen. Die ISB haben dabei ihre Freiverladeanlagen in transparenter Weise zu dokumentieren und zu publizieren. Damit sollen die verfügbaren Kapazitäten für den Umschlag von Gütern bzw. Abstellleistungen für alle ersichtlich sein. Zusätzlich haben die ISB den freien Netzzugang bei der Umnutzung ehemals öffentlicher Freiverladeanlagen sicherzustellen.

Im Rahmen ihres Marktmonitorings wird die RailCom überprüfen, ob die Prozesse von SBB Infrastruktur zur Erstellung von Trassenstudien (Fahrplanstudien) den Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit erfüllen.

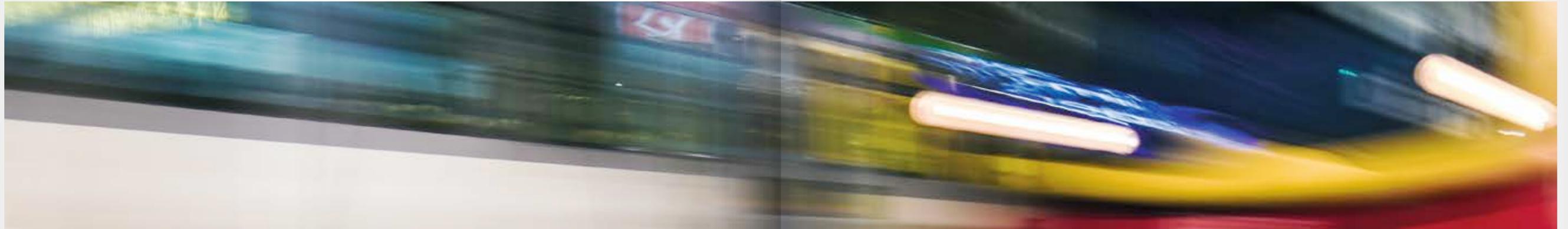
In Zusammenhang mit einer Anfrage eines EVU wird die RailCom die Planungsstandards und -vorgänge für die Festlegung von Extrazugverkehren analysieren und dabei das Augenmerk auf mögliche Ungleichbehandlungen bei Trassenangeboten für Sonderfahrten legen.

Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs

Die RailCom erarbeitete einheitliche Standards für ein faires und transparentes Slot- und Kapazitätsmanagement bei den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs. 2023 wird sie die Umsetzung, Ausgestaltung und Publikation dieser Standards überprüfen.

Güterverkehr

Im Gesetzgebungsprozess der Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» setzt sich die RailCom weiterhin dafür ein, dass das Netzwerkangebot marktorientiert, wettbewerbsneutral und innovationsfördernd ausgestaltet wird. Grundlegend ist, dass den Anbieterinnen des EWLV klare Vorgaben zur Verhinderung einer Quersubventionierung von eigenwirtschaftlichen und subventionierten Dienstleistungen statuiert werden.



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. 2022 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. 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
Mitarbeiterin (seit September)	Ana Dettwiler	Rechtsanwältin
Mitarbeiterin	Ursula Erb	Dr. oec. publ.
Mitarbeiter	Andreas Oppliger	lic. phil. nat.
Mitarbeiterin (bis Juli)	Fabia Portmann	lic. iur., Rechtsanwältin
Mitarbeiterin	Katrin Suter-Burri	Dr. sc. nat. ETH
Mitarbeiter (bis Oktober)	Ken Ziegler	B.A. in Betriebswirtschaftslehre HSG



Glossar

Abkürzung	Bedeutung
BFS	Bundesamt für Statistik
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
EBG	Eisenbahngesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWLV	Einzelwagenladungsverkehr
GBN	Projekt Gateway Basel Nord
GüTG	Gütertransportgesetz
GüTV	Gütertransportverordnung
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ISB	Infrastrukturbetreiberin
RFC	Rail Freight Corridors
RNE	Rail Net Europe
RVOV	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SR	Systematische Rechtssammlung
TMS	Traffic Management System
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft

Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom
 Christoffelgasse 5
 3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 13 00

info@railcom.admin.ch
 www.railcom.admin.ch

