



RailCom – News Nr. 15

Bern, Mai 2026

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Im vorliegenden Newsletter berichten wir über zwei Bereiche, in denen eine Vielzahl verschiedener Akteure aufeinander angewiesen sind und die RailCom sich für faire Rahmenbedingungen einsetzt.

Bei den Systemaufgaben fördern wir die Schaffung eines klar geregelten Rahmens, in dem die Systemführerinnen alle betroffenen Unternehmen einbeziehen und deren unterschiedliche Bedürfnisse angemessen berücksichtigen (siehe Beitrag ab Seite 2). Obwohl dies auf den ersten Blick selbstverständlich scheint, ist die konkrete Umsetzung in der Praxis oft anspruchsvoll: Wie können alle Betroffenen rechtzeitig über Entwicklungen informiert werden? Wie lassen sich die daraus entstehenden Kosten für die verschiedenen Akteure transparent machen und möglichst tief halten? Wie gelingt es, den verschiedensten Anliegen und Interessen angemessen Rechnung zu tragen?

Die Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein ist nicht nur eine Nahtstelle zwischen den verschiedensten Unternehmen, sondern auch zwischen Schiene, Wasser und Strasse. Seit dem Inkrafttreten des revidierten Gütertransportgesetzes per 01.01.2026 sind die Schweizerischen Rheinhäfen verpflichtet, den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Hafeninfrastruktur zu gewähren. Die RailCom erhielt in diesem Bereich eine neue Zuständigkeit und setzt sich damit auch hier für faire Regeln ein. Mehr

Informationen dazu finden Sie ab Seite 4 dieses Newsletters.

Auch aus dem Fachsekretariat gibt es News: Wir heissen Frau Eliane Gut als neue Mitarbeiterin ganz herzlich willkommen und berichten über zwei neue Publikationen (siehe Seite 5).

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!



Dr. Barbara Furrer, Präsidentin
barbara.furrer@railcom.admin.ch



[Folgen Sie uns auf LinkedIn!](#)

Systemaufgaben: gemeinsam effizient – und diskriminierungsfrei

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) kann übergeordnete Aufgaben für den Eisenbahnverkehr oder den gesamten öffentlichen Verkehr an Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) oder Dritte übertragen. Die RailCom überwacht die diskriminierungsfreie Ausübung von Systemaufgaben und entscheidet über Streitigkeiten. Entscheidend ist, dass den betroffenen Unternehmen geeignete Mitwirkungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen und sie diese aktiv wahrnehmen.

Auftrag an Systemführerinnen

Die rechtliche Grundlage für die Systemaufgaben wurde 2020 mit dem Bundesgesetz «Organisation der Bahninfrastruktur» (OBI) geschaffen. Bereits vorher bestehende Leistungsvereinbarungen wurden in der Folge vertraglich neu aufgesetzt und schrittweise kamen weitere Systemaufgaben hinzu. Das Ziel ist, die Effizienz oder die Interoperabilität zu verbessern, einheitliche Lösungen für die Kundschaft umzusetzen oder eine gesunde Entwicklung des Wettbewerbs zu fördern. Aktuell existieren acht Systemaufgaben, wobei ab Mitte 2026 eine weitere Aufgabe hinzukommen wird (siehe Übersicht, Seite 3). Bei sechs Systemaufgaben ist SBB Infrastruktur Systemführerin, bei ZBMS (Zugbeeinflussung Meterspur) ist es die RhB. Bei den Systemaufgaben im Bereich Interaktion Fahrzeug /Fahrweg Meterspur ist die Systemführerin keine ISB, sondern eine Branchenorganisation (RAILplus).



über 400 Unternehmen

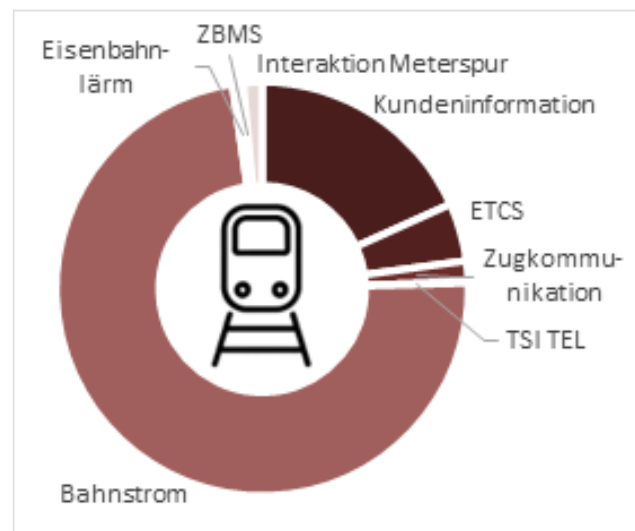
sind von der Systemaufgabe Kundeninformation betroffen.

Mitwirkung hilft, Diskriminierungsrisiken zu reduzieren

Leistungsumfang und Governance der Systemaufgaben sind in einem Vertrag zwischen dem BAV und der Systemführerin geregelt. Die Ziele und Massnahmen werden in der Regel von einem Steuergremium – bestehend aus BAV und Systemführerin – definiert. Ein Management Board – bestehend aus der Systemführerin, Vertretern betroffener Unternehmen und weiteren Fachpersonen – verantwortet die Ausgestaltung und Umsetzung, wobei üblicherweise nach dem Mehrheitsprinzip entschieden wird. Indem die betroffenen Unternehmen sich aktiv in die Umsetzung der Systemaufgaben einbringen und an der Lösungsfindung mitwirken, reduziert sich das Risiko, dass Diskriminierungen auftreten. Die Verantwortung für die diskriminierungsfreie Ausübung der Systemaufgabe liegt bei der Systemführerin. Es liegt jedoch in der Verantwortung der Akteure, ihre Mitwirkungsmöglichkeiten aktiv wahrzunehmen und auf mögliche Diskriminierungspotenziale hinzuweisen. Bei Unstimmigkeiten steht die RailCom als unabhängige Instanz zur Verfügung.

Finanzierung der Systemaufgaben für rund 580 Mio. CHF (LV-Periode 2025-2028)

Den höchsten jährlichen Finanzierungsbedarf hat die Systemaufgabe Bahnstrom mit fast 75% des Gesamtvolumens, gefolgt von der Aufgabe Kundeninformation mit fast 20%.



RailCom überwacht diskriminierungsfreie Ausübung

Die RailCom entscheidet über Streitigkeiten zwischen der Systemführerin und den betroffenen Unternehmen betreffend die diskriminierungsfreie Wahrnehmung der Systemaufgabe. Ausserdem überprüft sie Diskriminierungspotenziale möglichst frühzeitig, damit im Austausch mit den Beteiligten diskriminierende Konstellationen vermieden und gesetzeskonforme Lösungen gefunden werden können. In den

vergangenen Jahren unterstützte die RailCom die Systemführerinnen dabei, die gesetzlichen Vorgaben in den Verträgen mit den betroffenen Unternehmen und in den Governance-Prozessen angemessen zu berücksichtigen.

Die folgende Übersicht zeigt die derzeitigen Systemaufgaben und ausgewählte aktuelle Themen. Sie dient der Veranschaulichung und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Stand: April 2026.

Ziel		Aktuelle Themen
SKI (Kundeninformation)		
	Einheitliche und aufeinander abgestimmte Informationen für Transportunternehmen und Kunden über die gesamte Reise und über verschiedene Verkehrsmittel bereitstellen	Die Weiterentwicklung der SKI im Hinblick auf den neuen Systemaufgabenvertrag ab 2029 ist gestartet. Im Auftrag der Kommission Kundeninformation werden die Ausführungsbestimmungen zum Branchenstandard Kundeninformation ausgearbeitet.
ETCS (European Train Control System), ERTMS (European Rail Traffic Management System)		
	Grundlagenarbeiten für den Aufbau und Betrieb des standardisierten Zugbeeinflussungssystems, sowie für dessen Weiterentwicklung und die Interoperabilität	Erweiterung der Grundlagen für die netzweite Einführung der Führerstandssignalisierung (FSS) auf Normalspurnetz. Unterstützung der Vorbereitungsarbeiten für die ab ca. 2030 bevorstehende umfassende Umrüstung der Fahrzeugflotten.
Zugkommunikation (GSM-R und FRMCS)		
	Interoperabilität sowie Weiterentwicklung der Bahnfunksysteme in der Schweiz	Weiterentwicklung der Bahnfunksysteme wird eng mit der Führerstandssignalisierung abgestimmt.
TSI TEL (Technical Specification for Interoperability relating to Telematics)		
	Europäische Vorgaben zu Telematikanwendungen beobachten, beurteilen und ihre koordinierte Umsetzung unterstützen	Die neue TSI Telematik (Zusammenführung der separaten Spezifikationen für Personen- bzw. Güterverkehr) wird in der Schweiz umgesetzt. Die Unterlagen zur Systemaufgabe TTT werden aufgrund des neuen Namens TSI TEL redaktionell angepasst.
Bahnstrom 16,7 Hz		
	Bau, Betrieb und Erhalt der erforderlichen Anlagen für die Bahnstromversorgung und Weiterentwicklung des Systems Bahnstrom 16,7 Hz inner- und ausserhalb des Rahmens des Netzzugangs sicherstellen	Die gesetzlichen und regulatorischen Grundlagen zur Festlegung des Bahnstrompreises werden derzeit durch das BAV überarbeitet für die Einführung ab der neuen LV-Periode 2029-2032.
Eisenbahnlärm		
	Bahnlärm auf dem Schweizer Normalspurnetz systematisch überwachen und Ansätze zur weiteren Lärmreduktion erarbeiten	Die Systemaufgabe wurde per 01.01.2026 eingeführt und ist noch im Aufbau. Sie wird laufend erweitert, auch bezüglich Mitwirkung.
ZBMS (Zugbeeinflussung Meterspur)		
	Vorgaben zur Implementierung einer einheitlichen Zugbeeinflussung für Meterspurbahnen bereitstellen	Der Rollout des ZBMS-Standards ist im Gange, die nächsten Umsetzungsschritte sind koordiniert.
Interaktion Fahrzeug/Fahrweg Meterspur		
	Den Meterspurbahnen mit einem koordinierten Wissensmanagement Lösungen für die Interaktion zw. Fahrzeug und Fahrweg bereitstellen	Ein neues Teilprojekt «Versuchsträger Verschleissarmes Fahrwerk» startet ab Mai 2026 in Zusammenarbeit mit der Industrie und einer Partnerbahn. Ziel ist die Entwicklung, Herstellung, Inbetriebnahme und Erprobung eines innovativen Versuchsträger-Drehgestells zur Validierung verschiedener Radsatzführungen (steif, passiv, aktiv).
Meterspurzentren-Interaktion (neu)		
	Das in der Systemaufgabe Interaktion Fahrzeug/Fahrweg Meterspur erarbeitete Wissen sichern, zugänglich machen und weiterentwickeln	Derzeit wird der Vertrag für die neue Systemaufgabe erarbeitet und abgeschlossen für die Einführung ab Mitte 2026.

Zugang zur Hafeninfrastruktur der Schweizerischen Rheinhäfen

Seit dem Inkrafttreten des revidierten Gütertransportgesetzes (GüTG) am 01.01.2026 ist der diskriminierungsfreie Zugang zur Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein gesetzlich verankert. Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) als Betreiberin der Hafeninfrastruktur sind somit verpflichtet, den Zugang zu ihrer Infrastruktur zu gewähren. Die RailCom ist diesbezüglich Aufsichtsbehörde.

Die Schweizerischen Rheinhäfen

Die SRH sind der einzige Zugang der Schweiz zum europäischen Binnenwasserstrassennetz beziehungsweise zum Meer und somit eine wichtige Drehscheibe für deren Import- und Exportverkehr. Darüber hinaus sind sie auch für den europäischen Güterverkehr von grosser Bedeutung. Im Jahr 2025 verzeichneten die SRH einen wasserseitigen Gesamtumschlag von rund 4.7 Millionen Tonnen.

Die SRH entstanden 2008 aus der Zusammenlegung der Rheinhäfen Basel-Landschaft und der Rheinschiffahrtsgesellschaft Basel-Stadt. Sie sind Eigentümervertreterin der drei trimodalen Hafenstandorte für die Kantone BL und BS sowie Eigentümerin der Bahn- und Hafeninfrastrukturen: Basel-Kleinmünchen, Birsfelden und Auhafen Muttens.



Hafen Basel-Kleinmünchen*



Hafen Birsfelden*



Auhafen Muttens*

* Bilder: © Port of Switzerland

Was gehört zur Hafeninfrastruktur?

Welche Flächen und Anlagen im Einzelnen unter den gesetzlichen Begriff der Hafeninfrastruktur fallen, werden das BAV, die Standortkantone und die Betreiberin der Hafeninfrastruktur vertraglich konkretisieren. Gemäss Botschaft zum GüTG sind insbesondere die folgenden Elemente vorgesehen:

- Hafenbecken
- Quais und Bermen
- nicht öffentliche Strassen
- Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen
- betrieblich genutzte Hochbauten (u.a. Revierzentrale, Bootsgaragen)
- Arbeitsschiffe.

Nicht zur Hafeninfrastruktur gehört die Infrastruktur der Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG). Sie ist eine Tochtergesellschaft der SRH und Infrastrukturbetreiberin des Netzes, welche die drei Hafenbereiche in Basel-Kleinmünchen, Birsfelden und Muttens für den Eisenbahnverkehr erschliesst.

Was bedeutet «diskriminierungsfreier Zugang» konkret?

Der Grundsatz des diskriminierungsfreien Zugangs zur Hafeninfrastruktur ist im GüTG verankert. Der Gesetzgeber bezweckt damit, den Gütertransport auf dem Rhein zu fördern, indem allen Unternehmen die gleichen Zugangsbedingungen gewährt werden. Diskriminierungsfrei bedeutet, dass vergleichbare Sachverhalte gleich zu behandeln sind und unterschiedliche Behandlungen sachlich gerechtfertigt sein müssen.

Welche Rolle hat die RailCom?

Seit dem 01.01.2026 ist die RailCom für den diskriminierungsfreien Zugang zur Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein zuständig. Sie kann Hinweisen auf mögliche Diskriminierungen nachgehen und entscheidet über Streitigkeiten in diesem Bereich. Mit dieser neuen Zuständigkeit überwacht die RailCom den Zugang zu einem weiteren Teil der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur, der eng mit dem Schienengüterverkehr verknüpft ist.

Die RailCom hat auf ihrer Website ein kurzes [Faktenblatt](#) über den Zugang zur Hafeninfrastruktur der Schweizerischen Rheinhäfen publiziert.

Falls Sie Fragen haben oder eine Diskriminierung vermuten, können Sie sich via [Kontaktformular](#) auf unserer Website an uns wenden. Es kann auch ohne Angabe des Absenders ausgefüllt werden. Sämtliche Hinweise werden vertraulich behandelt.

Weitere Themen in Kürze

Neue Mitarbeiterin im Fachsekretariat

Seit Januar 2026 verstärkt Frau Eliane Gut unser Fachsekretariat. Sie ist als wissenschaftliche Mitarbeiterin zuständig für die Marktbeobachtung und das Marktmonitoring in den Bereichen Systemaufgaben sowie Mitwirkungsrecht bei der Investitionsplanung. Zuvor war Frau Gut langjährig bei der BLS AG und der Postauto AG tätig, wo sie fundierte Marktanalysen und komplexe Prognoseerstellung verantwortete. Dabei wirkte sie auch als Expertin in diversen Branchengremien und -projekten an der Überprüfung von Systemen in den Bereichen Nachfrageentwicklung und Einnahmenverteilung mit. Frau Gut hat an der Universität Bern Mathematik studiert mit Schwerpunkt Statistik.



IRG-Rail Market Monitoring Report

Die Bahnregulatoren aus über 30 europäischen Ländern sind bei IRG-Rail («Independent Regulators' Group – Rail») zusammengeschlossen. Für den jährlich erscheinenden Market Monitoring Report von IRG-Rail liefert die RailCom die Daten für die Schweiz. Der kürzlich veröffentlichte [14. Market Monitoring Report](#) enthält Daten zum Schienennetz und zu den Trassenpreisen sowie zu den Güter- und Personenverkehrsmärkten in den europäischen Ländern.

Tätigkeitsbericht 2025 veröffentlicht

In unserem neuesten [Tätigkeitsbericht](#) finden Sie einen Überblick über das Geschäftsjahr 2025 der RailCom. Nebst verschiedenen Veranstaltungen und Tätigkeiten im Marktmonitoring war das Jahr unter anderem geprägt von den Entwicklungen im Güterverkehr. Diese haben verschiedene Auswirkungen auf das Eisenbahnsystem Schweiz und die Arbeit der RailCom. Bei den Verfahren lag der Fokus auf einer Beschwerde betreffend die Trassenvergabe.

Faktenblätter Schienennetz, Personen- und Güterverkehr aktualisiert

Unsere drei Marktbeobachtungs-Faktenblätter zu den Themen [Schienennetz](#), [Personenverkehr](#) und [Güterverkehr](#) sind mit den Daten für das Jahr 2024 aktualisiert.