



## RailCom – News Nr. 7

Bern, Juni 2022

### Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Im vorliegenden Newsletter berichten wir, wie wir gemeinsam mit der Branche die Umsetzung der Verpflichtungen bei den Dienstleistungen in der Nahzustellung gemäss Artikel 6a der Gütertransportverordnung thematisieren und dabei die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der betroffenen Akteure berücksichtigen. Seit dem 1. Juli 2020 sind Unternehmen, welche auf der letzten Meile Leistungen erbringen, verpflichtet, dies diskriminierungsfrei vorzunehmen.

Weiter legen wir im Rahmen unseres Marktmonitorings aktuell einen Schwerpunkt auf das Kapazitätsmanagement bei Einschränkungen aufgrund Bauarbeiten am Bahnnetz. Die Infrastrukturbetreiberinnen sind verpflichtet, die Planung der Intervalle respektive der Kapazitätseinschränkungen sowie die Festlegung der Ersatzmassnahmen nichtdiskriminierend vorzunehmen. Im vorliegenden Newsletter erläutern wir die Massnahmen, die wir dazu mit SBB Infrastruktur vereinbarten. Die Herausforderung einer vorausschauenden und verlässlichen Planung der Bauintervalle und Ersatzkonzepte besteht darin, dabei die betroffenen Unternehmen transparent zu informieren und die effektive Mitwirkung sowie Gleichbehandlung zu optimieren.

Gerne weise ich Sie darauf hin, dass wir unseren [Tätigkeitsbericht 2021](#) auf unserer Website publiziert haben.



Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

Patrizia Danioth Halter, Präsidentin

## Dienstleistungen der Nahzustellung – Umsetzung der Pflichten

Wir berichteten in unserem [vorletzten Newsletter](#), dass Dienstleistungen der Nahzustellung diskriminierungsfrei zu erbringen sind (Artikel 6a der Gütertransportverordnung; GüTV). Wir unterstützen die Branche bei der gesetzeskonformen Umsetzung dieser Verpflichtung und zeigen den betroffenen Unternehmen auf, wie dabei unterschiedliche Rahmenbedingungen berücksichtigt werden können.

### Betroffene Akteure

Sämtliche Unternehmen, welche auf der letzten Meile Leistungen oder Teilleistungen erbringen, sind verpflichtet, ihre Dienstleistung in der Nahzustellung gemäss Art. 6a GüTV diskriminierungsfrei zu erbringen. Dies betrifft nebst Güter-Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auch Anschlussgleisbetreiber, spezialisierte Personalverleiher und Rangierdienstleister.

Die Bandbreite der betroffenen Unternehmen reicht von EVU, die grundsätzlich nur von Bahnhof zu Bahnhof produzieren über solche, die ausschliesslich für eigene Zwecke Leistungen auf der letzten Meile erbringen bis hin zu EVU, welche diese Leistungen vollumfänglich auch für Dritte bereitstellen. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Anschlussgleisbetreiber, welche für sich selber oder auch für Dritte Rangierleistungen erbringen. Unterstellt sind auch Unternehmen, die auf der letzten Meile selber rangieren oder am Markt Teilleistungen anbieten, die für die Abwicklung auf der letzten Meile relevant sind (z.B. Technische Kontrolle bei Zugsabgang).

Wir machten eine Bestandsaufnahme der Unternehmen, Verkehre und Dienstleistungen, die von Art. 6a GüTV betroffen sind, und stellten dazu ein [Faktenblatt](#) zusammen. Darin zeigen wir auf, welche konkreten Verpflichtungen aus dem Gebot der Nichtdiskriminierung resultieren.

### Publikationspflicht

Die betroffenen Unternehmen sind insbesondere verpflichtet, die grundsätzlichen Bedingungen für die Erbringung der Dienstleistung, die Planung und Zuteilung der Ressourcen sowie die Preisgestaltung und die Rabatte zu publizieren (siehe [Faktenblatt](#)).

Nach einem Dialog mit der Branche empfehlen wir den Unternehmen, folgende Aspekte zu veröffentlichen:

- das Dienstleistungsangebot (inkl. weiteren Dienstleistungen der Nahzustellung, die zusätzlich zum Rangieren auf der letzten Meile erbracht werden);
- das formelle Verfahren mit Fristen für die (Ab-)Bestellung und für die vertragliche Vereinbarung des Dienstleistungsbezugs;
- die Preisansätze für die benötigten Ressourcen und Leistungen;
- weitere Rahmenbedingungen, die für den Kunden beim Leistungsbezug von elementarer Bedeutung sind (z.B. Ort der Leistungserbringung).

Die RailCom stellt für die Publikation dieser Informationen ein [Template](#) zur Verfügung. Damit fördert die RailCom Transparenz und Standardisierung der Publikation.

### **Erleichterte Publikationspflicht**

Anschlussgleisbetreiber, die in einem Perimeter rangieren, in dem keine KV-Umschlagsanlage betrieben wird, müssen die oben genannten Bedingungen nur auf Anfrage von Interessierten mitteilen. Auf ihrer Website müssen diese Anschlussgleisbetreiber lediglich informieren, ob sie im Besitz von Lok und Lokpersonal sind und welche Rangierleistung sie aktuell für eigene Zwecke ausführen.

### **Wirtschaftlich schutzwürdige Informationen und passwortgeschützter Zugang**

Wirtschaftlich schutzwürdige Informationen können in einem passwortgeschützten Bereich bekannt gegeben werden. Alle anderen Informationen – insbesondere das Dienstleistungsangebot und das formelle Verfahren – sind ohne Passwort zu publizieren. Die Unternehmen sind verpflichtet, den Kunden, die ein tatsächliches Interesse an einer Dienstleistung vorbringen, den Zugang (Passwort) auf Anfrage umgehend und kostenlos zu gewähren. Kunden, denen der Zugang zu den Informationen erschwert oder verweigert wird, können sich an die RailCom wenden.

## Transparenz, Mitwirkung und Gleichbehandlung in der Intervallplanung

Im Rahmen eines Schwerpunktthemas 2021/22 analysierten wir das Kapazitätsmanagement bei Einschränkungen aufgrund von Bauarbeiten an der Bahninfrastruktur. Dabei vereinbarten wir mit SBB Infrastruktur Massnahmen, um die Transparenz, Mitwirkung und Gleichbehandlung bei der Intervallplanung und den Ersatzkonzepten zugunsten der betroffenen EVU zu gewährleisten.

### Ausgangslage

Für die Intervallplanung, welche Teil der Kapazitätsplanung ist, gilt der Grundsatz des diskriminierungsfreien Netzzugangs. Die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) sind daher verpflichtet, die Planung der Intervalle resp. der Kapazitätseinschränkungen sowie die Festlegung der Ersatzmassnahmen nichtdiskriminierend vorzunehmen.

Im Rahmen eines Marktmonitoring-Schwerpunkts analysierte die RailCom, wie SBB Infrastruktur die Intervallplanung vornimmt und Ersatzmassnahmen festlegt. Der Fokus lag auf SBB Infrastruktur, da sie als grösste ISB eine zentrale Rolle bei der Intervallplanung auf dem Schweizer Normalspurnetz wahrnimmt. In unserem letzten Newsletter ([RailCom - News Nr. 6](#)) erläuterten wir, dass wir die Gewährleistung der Nichtdiskriminierung anhand folgender drei Kriterien prüfen:

- **Transparenz:** Die der Intervallplanung zugrundeliegenden Informationen und das Vorgehen müssen bekannt und nachvollziehbar sein.
- **Mitwirkung:** Die aktive Beteiligung und effektive Mitarbeit der betroffenen Netznutzerinnen müssen sichergestellt sein.
- **Gleichbehandlung und Meistbegünstigung:** Sämtliche EVU müssen durch die ISB unter gleichen Bedingungen gleichbehandelt werden, unabhängig davon, welcher Verkehrsart ein EVU angehört oder ob es das eigene oder ein Dritt-EVU ist.

Die Netznutzerinnen sind insgesamt zufrieden, wie SBB Infrastruktur die anspruchsvolle Aufgabe der Intervallplanung wahrnimmt und schätzen ihre Möglichkeit zur Mitwirkung. Um die Nichtdiskriminierung durchgehend zu gewährleisten, besteht jedoch verschiedentlich Handlungsbedarf. In der Folge erläutern wir, in welchen Bereichen die RailCom mit SBB Infrastruktur Massnahmen vereinbarte.

### Strategisch-konzeptionelle und planerische Grundlagen

Sowohl beim Festlegen des Baubedarfs als auch bei der Intervallplanung und der Erarbeitung von Ersatzmassnahmen stützt sich SBB Infrastruktur auf verschiedene Grundlagen – einerseits auf der strategisch-konzeptionellen Ebene und andererseits auf der planerisch-operativen Ebene. Dabei sind der Personen- bzw. der Güterverkehr gleich zu behandeln. Dies erfordert, die unterschiedlichen Voraussetzungen der beiden Verkehrsarten angemessen zu berücksichtigen: Im konzessionierten Personenverkehr existieren langfristig stabile Angebotskonzepte, wohingegen dies im Güterverkehr aufgrund der Wettbewerbssituation zwischen den EVU und den volatileren Verkehrsflüssen nur teilweise möglich ist. Um für alle Netznutzerinnen optimale Ergebnisse zu erzielen, wird SBB Infrastruktur die Grundsätze und Planungsgrundlagen festlegen und den EVU bekannt geben. SBB Infrastruktur wird diese Grundlagen verbindlich in ihrer Organisation etablieren, den EVU kommunizieren und damit die Transparenz erhöhen.

### Mitwirkung bei der langfristig ausgerichteten Bauplanung

Die Bauplanung von SBB Infrastruktur steht in einem Spannungsfeld zwischen einer möglichst frühzeitigen Kommunikation und grösstmöglicher Verlässlichkeit der Informationen. Dies z.B. wegen zeitlichen Verzögerungen von Projekten, Abhängigkeiten von anderen Eingriffen, Repriorisierungen, Einsparungen. Bereits heute besteht die Möglichkeit, für planbare Bauarbeiten im Netznutzungsplan Kapazitätsabsenkungen anzukündigen. Dies soll vermehrt genutzt werden, damit sich sämtliche Netznutzerinnen rechtzeitig und gleichberechtigt auch in die langfristige Bauportfolioplanung einbringen können.

### Monitoring der Gleichbehandlung

Im Steuerungsmeeting Kapazitätsmanagement präsentieren die Intervallplaner von SBB Infrastruktur ihre Entwürfe für Ersatzkonzepte und diskutieren diese mit den betroffenen EVU. Diese monatlichen Meetings werden von den EVU geschätzt und positiv bewertet. Die Lösungsfindung bei umstrittenen Ersatzkonzepten hat transparent und ausgewogen zu erfolgen. Dies erfordert von den EVU Flexibilität und Kompromissbereitschaft. Die Verantwortung liegt schlussendlich jedoch bei SBB Infrastruktur,

nichtdiskriminierende Ersatzkonzepte umzusetzen, bei denen einzelne EVU oder Verkehrsarten nicht systematisch bevorzugt bzw. benachteiligt werden. Zu diesem Zweck wird SBB Infrastruktur von den EVU in Zukunft gezielt und standardisiert Rückmeldungen einholen. Mit systematischen Befragungen soll eine Feedbackkultur entwickelt werden, welche Ungleichbehandlungen offenlegt und diese durch Massnahmen seitens SBB Infrastruktur ausgleichen lässt.

### **Ausblick**

Die RailCom hat mit SBB Infrastruktur Massnahmen vereinbart und begleitet sie bei der Umsetzung. In einem nächsten Schritt greift die RailCom die Thematik auch mit SOB Infrastruktur und BLS Netz auf und eruiert den jeweiligen Handlungsbedarf.

## **Weitere Themen in Kürze**

### **IRG-Rail Market Monitoring Report**

Die Bahnregulatoren aus über 30 europäischen Ländern haben sich bei IRG-Rail («Independent Regulators' Group – Rail») zusammengeschlossen. Für den jährlich erscheinenden Market Monitoring Report von IRG-Rail stellt die RailCom jeweils die Daten der Schweiz zusammen. Der kürzlich veröffentlichte [10. Market Monitoring Report](#) zeigt Daten zum Schienennetz und zu den Trassenpreisen sowie zu den Güter- und Personenverkehrsmärkten der europäischen Länder. Weiter wird der Einfluss der Covid-19 Pandemie auf den Güter- und Personenverkehr untersucht.

### **Tätigkeitsbericht 2021 veröffentlicht**

[Hier](#) finden Sie unseren neuesten Tätigkeitsbericht. Schwerpunktthemen 2021 waren die Intervallplanung sowie die Preise und Rabatte der vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs.

### **Fachartikel der RailCom in der Schweizer Eisenbahn-Revue zu Bau- und Unterhaltsmassnahmen**

In der Ausgabe 5/2022 der Schweizer Eisenbahn-Revue publizierte die RailCom einen Fachartikel zum Thema Bau- und Unterhaltsmassnahmen an der Schweizer Bahninfrastruktur. Mit dem freundlichen Einverständnis des Verlags Minirex AG stellen wir Ihnen den [Fachartikel](#) auf unserer Website zur Verfügung.