



RailCom – News Nr. 13

Bern, Mai 2025

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Ich freue mich sehr darüber, Sie an dieser Stelle erstmals begrüßen zu dürfen: Nachdem ich der RailCom Anfang 2024 als Mitglied beigetreten war, habe ich per Januar 2025 das Präsidium von Patrizia Danioth Halter übernommen – und somit auch das Editorial dieses Newsletters. Ich schätze die verstärkte Zusammenarbeit mit der Kommission und dem Fachsekretariat sehr. Insbesondere freue ich mich über den Austausch mit Ihnen, liebe Leserinnen und Leser. Es ist mir ein Anliegen, mit der Branche einen offenen Dialog zu führen. Ich bin überzeugt, dass wir damit gemeinsam zu einem diskriminierungsfreien und wettbewerbsfähigen Eisenbahnsystem Schweiz beitragen können. Zögern Sie bitte nicht, mit Ihren Fragen oder Anliegen auf uns zuzukommen.



Ich möchte die Gelegenheit nutzen, Patrizia Danioth Halter an dieser Stelle persönlich sowie im Namen der Kommission und des Fachsekretariats zu danken für ihren grossen Einsatz und ihren Verdienst als Präsidentin der RailCom von 2013 bis 2024. Sie hat die RailCom mit ihrer Wirkkraft entwickelt und geprägt. Dank ihrer umsichtigen und vorausschauenden Leitung ist es der RailCom gelungen, bestehende Diskriminierungspotenziale systematisch anzugehen.

Herzlich willkommen heisse ich Ferruccio Bianchi. Er wurde vom Bundesrat neu in die Kommission gewählt. Herr Bianchi war bis zu seiner Pensionierung 2024 während zwanzig Jahren bei SBB Personenverkehr tätig, wo er unter anderem die schwere Instandhaltung und das Asset Management leitete. Mit seinem ingenieurwissenschaftlichen Hintergrund ergänzt er die Fachkompetenzen der Kommission ideal. Auf Seite 4 finden Sie ein kurzes Interview mit Herrn Bianchi.

Die vorliegende Ausgabe unseres Newsletters widmet sich verschiedenen Themen des Güterverkehrs: Auf Seite 2 informieren wir Sie über unsere Zusammenarbeit mit den Eigentümern und Betreibern der vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen betreffend die Publikation ihrer Zugangsbedingungen. Zudem berichten wir darüber, mit welchen Massnahmen die Hafenbahn Schweiz AG den Zugang zu ihren Anlagen weiter verbessern wird.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre!

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

Publikationen der Betreiber von mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen

Worum geht es?

Auf Basis der Gütertransportgesetzgebung leistet der Bund Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen (KV-UA). Eine der Voraussetzungen für solche Investitionsbeiträge ist in der Regel, dass sich die Eigentümer/Betreiber (im Folgenden «Betreiber» genannt) verpflichten, Dritten den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anlagen zu geben.

Die Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs beinhaltet unter anderem eine Publikationspflicht. Konkret sind die Betreiber gemäss Art. 6 GüTV verpflichtet, folgende Informationen zu publizieren:

- Dienstleistungen, die auf der Anlage angeboten werden;
- Preise (einschliesslich Rabatte) der Dienstleistungen;
- grundsätzliche Bedingungen des Zugangs, der Zuteilung der Kapazitäten, der Erbringung der Dienstleistungen und des Verfahrens.

Wie ist die Publikationspflicht umgesetzt?

2019 etablierte die RailCom die [Vorlage «Beschreibung der Zugangsbedingungen»](#), welche auf Standards von Rail Net Europe basiert, einem europäischen Verband von Schieneninfrastrukturunternehmen und -behörden. Die Branche in der Schweiz hat die Vorlage der RailCom als Standard akzeptiert und übernommen. Seither publizieren die einzelnen Betreiber die Zugangsbedingungen zu ihren Anlagen transparent auf ihrer Website. Die Publikationen beinhalten im Wesentlichen Informationen über die angebotenen Leistungen, eine Beschreibung der Anlagen sowie Informationen über die Preise, die Zugangsbedingungen und die Kapazitätsvergabe.

Damit die Zugangsbedingungen und die Bedingungen der Slot- und Kapazitätszuteilung jeweils auf einem aktuellen Stand sind, sieht die RailCom vor, dass ihr die Betreiber die wesentlichen Veränderungen ihrer Publikationen von sich aus mitteilen. Dies betrifft unter anderem Anpassungen von Preisen und Rabatten oder der Bestimmungen zur Kapazitätszuteilung.

Moderate Preiserhöhungen und neues Rabattsystem

Im Rahmen einer kürzlich durchgeführten «Aktualisierungsrunde» lässt sich feststellen, dass einige Betreiber ihre Umschlagspreise moderat erhöht haben. Weiter hat ein Betreiber in Abstimmung mit der RailCom neu ein Rabattsystem eingeführt. Abgesehen von diesen Anpassungen gab es keine nennenswerten Veränderungen.



61 Franken

beträgt der durchschnittliche Referenztarif für den Umschlag eines 20'-Containers auf den vom Bund mitfinanzierten KV-UA in der Schweiz.

Zurzeit gibt es 28 vom Bund mitfinanzierte KV-UA, die den diskriminierungsfreien Zugang gewähren müssen. Davon sind 3 Anlagen trimodal (Verkehrsträger Strasse, Schiene und Binnenschiff) und 25 Anlagen bimodal (Verkehrsträger Strasse und Schiene).

Netzzugang auf den Anlagen der Hafenbahn Schweiz AG

Die Hafenbahn Schweiz AG (HBSAG) erschliesst die grössten Hafenbereiche der Schweiz für den Eisenbahnverkehr und hat dadurch eine hohe verkehrspolitische Bedeutung. Im Rahmen einer begleitenden Aufsicht durch die RailCom arbeitet sie im Moment daran, den Zugang zu ihren Anlagen und deren Nutzung zu optimieren.

Infrastruktur von nationaler Bedeutung

Die HBSAG ist eine 100%-Tochtergesellschaft der Schweizerischen Rheinhäfen. Sie ist Eigentümerin der Bahninfrastruktur, welche die drei Hafenbereiche in Basel-Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz für den Eisenbahnverkehr erschliesst. Der Bund stuft die Basler Rheinhäfen als Infrastruktur von nationaler Bedeutung ein, da sie für die Sicherstellung der wirtschaftlichen Landesversorgung wichtig sind. Für die Finanzierung von Betrieb und Unterhalt der Anlagen der HBSAG besteht eine Leistungsvereinbarung mit dem Bund.

Offener Dialog mit der RailCom

Die HBSAG ist als Infrastrukturbetreiberin zur Gewährung des Netzzugangs verpflichtet (gemäss Artikel 9a des Eisenbahngesetzes). Um die HBSAG bei der Umsetzung dieser Pflicht zu unterstützen, analysierte die RailCom mit ihr zusammen verschiedene Aspekte des Zugangs zu ihren Anlagen und deren Nutzung. In einem offenen Dialog erläuterte die HBSAG ihre Strukturen und Instrumente für die Abwicklung der Verkehre auf ihren Anlagen sowie die Berührungspunkte mit den EVU.

Gezielte Verbesserungen bei den Zusatzleistungen

Im Herbst 2024 besprachen die RailCom und die HBSAG gemeinsam ihre Erkenntnisse. Es wurden in vier Bereichen Optimierungsmöglichkeiten lokalisiert. Darauf basierend wird die HBSAG die Bezeichnungen, die kalkulatorische Herleitung der Preise und die Verrechnungsmethoden ihrer Zusatzleistungen überarbeiten. Die HBSAG befindet sich aktuell in der Umsetzung dieser Massnahmen.

Die Hafenbahnen Schweiz AG – Good to know

Die HBSAG betreibt an den drei Hafenstandorten Basel Kleinhüningen, Birsfelden und Muttenz total

- 50 km Geleise
- 270 Weichen
- verschiedene Einzel- und Spezialanlagen.

Die HBSAG delegiert die Abwicklung des Bahnbetriebs (inkl. Kontakte mit den EVU) an SBB Infrastruktur. Als Eigentümerin der Anlagen bleibt die Verantwortung für einen sicheren und regelkonformen Bahnbetrieb jedoch bei der HBSAG.

Im Unterschied zu den Rangierbahnhöfen (Art. 62 des Eisenbahngesetzes) sind die EVU auf den Anlagen der HBSAG für ihre Rangierbewegungen selber verantwortlich. Die HBSAG hat mit 25 EVU Netzzugangsvereinbarungen unterzeichnet, von denen aber aktuell nur ein Teil die Infrastruktur auch tatsächlich nutzen.

Fragen an Herrn Ferruccio Bianchi, unser neues Kommissionsmitglied

➤ **Warum haben Sie sich entschieden, sich für die RailCom zu engagieren?**

Das Eisenbahnsystem in der Schweiz ist ein wichtiges System, das der gesamten Gesellschaft dient. Den grössten Teil meiner beruflichen Laufbahn habe ich in diesem anspruchsvollen, aber absolut faszinierenden Umfeld verbracht. Die Möglichkeit, weiterhin zur Weiterentwicklung dieses Systems als Mitglied der RailCom-Kommission beizutragen, war eine grosse Motivation.



➤ **Wie begann Ihr Interesse für den Eisenbahnverkehr?**

Bereits als junger Ingenieur bei ABB wurde ich in die technischen Herausforderungen der Eisenbahninfrastruktur eingebunden. Es war die Zeit der Entwicklung der Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa und China. Nach mehreren Jahren in diesem Bereich hatte ich das Glück, mich mit der Technik und der Instandhaltung des Rollmaterials der SBB zu beschäftigen.

➤ **Welchen beruflichen Hintergrund haben Sie?**

Ich habe eine Ausbildung als Ingenieur HTL in Elektrotechnik. Zunächst habe ich im Rahmen technischer Projekte gearbeitet. Danach absolvierte ich eine Weiterbildung im Bereich General Management und übernahm mehrere Jahre die Verantwortung für ein Profitcenter für die Bahntechnik bei ABB. Bei der SBB war ich für die schwere Instandhaltung des Rollmaterials und das Asset Management für SBB Personenverkehr verantwortlich. Anschliessend trat ich der SBB Consulting als Senior Advisor bei.