Fachtagung der SKE vom 22.11.2019 zu «Einfluss von smartrail 4.0 (SR 4.0) auf den diskriminierungsfreien Netzzugang»

Ergebnisse der Workshops

November 2019

Workshop 1: Diskriminierungspotential von SR 4.0 im Netzzugang mit Fokus auf Bahnproduktion/Planung (Kapazitätsverkauf, -planung und -steuerung)

Hintergrundinformation:

- SR 4.0 entwickelt ein integrales Verkehrsmanagementsystem (TMS), das Fahrpläne automatisch plant und optimiert sowie den Bahnbetrieb und die Kundeninformationen steuert. Bisher werden dafür verschiedene Programme benutzt, die nicht lückenlos miteinander verbunden sind und einen tiefen Automatisierungsgrad aufweisen.

Erkenntnisse aus Workshop:

- Trotz Automatisierung müssen spezifische Anforderungen der EVU berücksichtigt werden, d.h. eine planerische und dispositive Abstimmung zwischen ISB und EVU bleibt bestehen.
- Grundsätzlich ist denkbar, dass im TMS verwendete Algorithmen und Parameter (un-) absichtlich gewisse EVU benachteiligen.
- Deshalb ist im Hinblick auf die Diskriminierungsfreiheit zentral, dass die im TMS verwendeten Algorithmen und Parameter transparent und nachvollziehbar sind.

Workshop 2: Ist SR 4.0 in eine/mehrere Systemführerschaft/en zu überführen? Welche Rahmenbedingungen wären dafür erforderlich?

Hintergrundinformation:

- Das BAV verfügt mit OBI über eine explizite gesetzliche Grundlage, um übergeordnete Aufgaben für den Eisenbahnverkehr oder den gesamten öffentlichen Verkehr (Systemaufgaben) an ISB oder Dritte zu übertragen. Solche Systemführungsverträge haben zum Ziel, die Effizienz oder die Interoperabilität zu verbessern sowie einheitliche Lösungen für die Kundschaft zu erreichen.
- Mit SR 4.0 stellt sich die Frage, ob Teile oder das ganze Programm in eine oder mehrere Systemführerschaften überführt werden sollen.

Erkenntnisse aus Workshop:

- Es ist unbestritten, dass die von SR 4.0 betroffenen Unternehmen in die Ausgestaltung des Programms involviert werden sollen, entweder basierend auf klassischen Systemführerschaften oder mittels einem anderen Vorgehen.
- Es erscheint sinnvoll, für die verschiedenen Themen von SR 4.0 separate Systemführerschaften zu definieren, anstatt eine einzelne Systemführerschaft für das gesamte Programm festzulegen.
- Mit der heutigen Governance der Systemführerschaften (Management Board) fällt es v.a. kleinen Unternehmen schwer, mit der Systemführerin bei komplexen Themen auf Augenhöhe zu diskutieren. Dieses Ungleichgewicht wird mit SR 4.0 zunehmen, da die Komplexität weiter ansteigt. Für SR 4.0 ist zu prüfen, ob hinsichtlich Governance und Einbezug der Branche wiederum Systemführerschaften oder andere Ansätze anzuvisieren sind.

Workshop 3: Verschiebung von Funktionalitäten der Infrastruktur auf die Fahrzeuge und Zusammenarbeit zwischen EVU und ISB

Hintergrundinformation:

- SR 4.0 beinhaltet eine Verschiebung von Funktionalitäten der Infrastruktur auf die Fahrzeuge.

Erkenntnisse aus Workshop:

- Die Verschiebung der Funktionalitäten verteuert die Fahrzeuge, da mehr Technik/IT auf den Zügen eingebaut wird.
- Dies erfordert von den EVU, sich neues Know-how zwecks Benutzung und Wartung aufzubauen und Investitionen zu tätigen. Vor allem kleine EVU und neue Player sind gefordert.
- Des Weiteren rücken durch die beschriebene Verschiebung die Bereiche Infrastruktur und Verkehr näher zusammen, was die seit der Bahnreform 1 gesetzlich vorgeschriebene Trennung dieser Bereiche erschweren wird.
- Dadurch entsteht Diskriminierungspotential und es stellen sich Fragen, ob und inwiefern der Wettbewerb eingeschränkt werden könnte.
- Hinsichtlich Daten, welche auf den Fahrzeugen erhobenen werden, stellt sich die Frage, wer über diese verfügen darf.