Tätigkeitsbericht 2014

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
Railways Arbitration Commission

Impressum

Herausgeber: Schiedskommission im Eisenbahnverkehr

Gestaltung: Comm.pact AG seit 1991 360° Konzeption, Basel

Druck: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Auflage: Deutsch 200, Französisch 50, Italienisch 10, Englisch 30

Bildnachweis: Titelseite Eyewave; S. 1 Connel Design; S. 2 Matteo Avanzi; S. 3/4 Davis; S. 5/6 TT Studio; S. 7, 8/9 Matthias Krüttge; S. 10/11, 16 Christian Müller; S. 12/13 Gordon Bussiek; S. 14/15 Celeste Clochard; alle ©Fotolia.com. S. 2, 14 (Portraits) Kurt Schorrer.

Inhalt

Vorwort	2
Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr SKE	3
Kernaufgaben	3
Internationales Engagement	5
Güterverkehrskorridore 1 und 2	5
Corridor One-Stop-Shop	5
Das Schweizer Bahnnetz	6
Tätigkeiten im Berichtsjahr	7
Untersuchungen von Amtes wegen	7
Aufsicht über die Vergabe der Trassen	9
Überprüfung der Network Statements	10
Markt- und Diskriminierungsmonitoring	10
Vernehmlassungen	11
Tätigkeit im internationalen Bereich	12
Zusammensetzung der Kommission	14
Ausblick	16

Vorwort

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) ist die unabhängige und aktive Überwachungsbehörde im Schienenverkehr. Sie wacht seit dem Abschluss des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Union über den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz. Damit kommt der Regulierungsstelle eine eigentliche Wettbewerbsfunktion zu: Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben Anspruch auf gleichwertige technische und wirtschaftliche Zugangsbedingungen zum Bahnnetz und damit zum Schienenverkehrsmarkt. Im Berichtsjahr konnte die SKE erstmals von den Mitte 2013 eingeräumten Kompetenzen Gebrauch machen. Das Jahr war deshalb geprägt von einem intensiven Findungsprozess der Neuorientierung. Da die SKE über Streitigkeiten beim Zugang zum Schienennetz entscheidet und auch eigene Untersuchungen von Amtes wegen durchführt, gehört dem Aufbau dieser Untersuchungskompetenzen ihre volle Aufmerksamkeit.

Die SKE bewegt sich hier in einem Spannungsfeld zwischen ihrem gesetzlichen Auftrag und dem Anspruch, den Wettbewerb zwischen den Verkehrsteilnehmenden nicht durch zusätzliche regulatorische Vorgaben zu behindern, sondern durch die Gewährleistung eines fairen und transparenten Netzzugangsprozesses zu gewährleisten. Auch in den nächsten Jahren wird diese Suche nach den angemessenen Mitteln, um die Diskriminierungsfreiheit sicherzustellen, grosse Aufmerksamkeit erfordern.

Im internationalen Umfeld stellt die Kommission eine sich langsam entwickelnde regulatorische Praxis und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Staaten fest. Sie hat sich beim Aufbau der Güterverkehrskorridore 1 und 2 aktiv eingebracht und unterstützt damit die Schaffung des europäischen Eisenbahnmarktes. Die SKE begleitet dieses längerdauernde Aufbauprojekt aktiv.

Die Kommission hat im Berichtsjahr zwei Untersuchungen durchgeführt und in einem Fall mit einer Verfügung abgeschlossen. Dabei wurden Mängel festgestellt und für künftige Verfahren Grundsätze angeordnet.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass auch die Tätigkeit der SKE eine hohe Aufmerksamkeit bei den Anspruchsgruppen geniesst, die durchaus kontroverse Anliegen verfolgen.

Die Kommission legt deshalb Wert auf eine juristisch und fachlich kompetente, einheitliche und transparente Praxis, die es in den nächsten Jahren weiterzuentwickeln gilt.

Mein persönlicher Dank gilt all jenen – Kommissionsmitgliedern, Geschäftsstelle und Behörden – die die SKE in diesen herausfordernden Aufgaben tatkräftig unterstützt haben und dies auch in Zukunft weiter tun werden.

Patrizia Danioth Halter
Präsidentin

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr SKE

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) besteht seit dem 1. Januar 2000 als unabhängige Behördenkommission. Sie wurde im Rahmen der Bahnreform 1 geschaffen, um den diskriminierungsfreien Zugang zum Schweizer Schienennetz zu überwachen und Streitigkeiten darüber zu beurteilen. Administrativ ist sie dem Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angegliedert.

Die SKE übt im Wesentlichen drei Funktionen aus:

- Als Fachgericht entscheidet sie über Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem diskriminierungsfreien Netzzugang. Sie kann seit Inkrafttreten der Bahnreform 2.2 am 1. Juli 2013 bereits im Verdachtsfall ein Verfahren von Amtes wegen einleiten.
- Als Wettbewerbsaufsicht (ex ante) beobachtet sie aktiv den Markt, um die Diskriminierungsfreiheit zu gewährleisten.
- Im Rahmen der internationalen Kooperationen überwacht sie die Entscheide der Infrastrukturbetreiber der europäischen Güterverkehrskorridore 1 (Rhine-Alpine) und 2 (North Sea-Mediterranean). Sie ist weiter Mitglied der Independent Regulators' Group IRG-Rail und Beobachterin im European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB).

Die SKE versteht sich als fachlich kompetente, wirkungsvolle und proaktive Behörde, die den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz überwacht. In dieser Funktion leistet sie einen bedeutenden Beitrag zur hohen Qualität des Schweizer Bahnsystems. Sie setzt sich dafür ein, dass die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Schienennetz eingehalten und nicht umgangen werden.

Kernaufgaben

Die Aufgaben der SKE sind in Art. 40a^{bis} Eisenbahngesetz (EBG) und im Geschäftsreglement der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr festgelegt. Im Wesentlichen sind dies drei Aufgaben:

- Überprüfung und Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs durch Klageverfahren, Anzeigen sowie Untersuchungen von Amtes wegen.
- Marktmonitoring.
- Internationale Kooperationen: Koordination der Regulierungsstellen der Güterverkehrskorridore 1 (Rhine-Alpine) und 2 (North Sea-Mediterranean), Interessenvertretung in ENRRB und IRG-Rail.

«Die SKE gewährleistet die Einhaltung der Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Schienennetz.»

Werner Grossen, Mitglied SKE

Aufgabe	Inhalt
1. Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs	Überprüfung bzw. Entscheid über Streitigkeiten betreffend • die Netzzugangsbedingungen gemäss Network Statement. • die Trassen- und Infrastrukturpreise. • die Netzzugangsvereinbarungen zwischen Infrastrukturbetreiberin und Eisenbahnverkehrsunternehmen. • das Bietverfahren gemäss Art. 12 der Netzzugangsverordnung. • die grenzüberschreitenden Entscheide der Infrastrukturbetreiber und des Corridor One-Stop-Shop (C-OSS) der europäischen Güterverkehrskorridore. Die SKE überwacht die diskriminierungsfreie Trassenvergabe der Infrastrukturbetreiberinnen SBB, BLS und SOB, sowie seit deren Gründung 2006 die Trasse Schweiz AG.
2. Markt- und Diskriminierungsmonitoring	• Die SKE ist für die Wettbewerbsüberwachung im Bereich des Netzzugangs zuständig und bezweckt die aktuellen relevanten Diskriminierungspotenziale zu identifizieren. • Unterstützt wird die SKE bei dieser Überwachungstätigkeit durch das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich.
3. Internationale Kooperation	• Koordination mit den Regulierungsstellen der Güterverkehrskorridore 1 (Rhine-Alpine) und 2 (North Sea-Mediterranean). • Aktive Kontaktpflege mit europäischen Regulierungsbehörden im Rahmen von ENRRB und IRG-Rail.

Internationales Engagement

Güterverkehrskorridore 1 (Rhine-Alpine) und 2 (North Sea-Mediterranean)

Die EU hat mit der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 «zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr» neun europäische Güterverkehrskorridore festgelegt. Sie dienen der grenzüberschreitenden Förderung des Schienengüterverkehrs und unterstützen damit, soweit es die Schweiz betrifft, den in der Bundesverfassung verankerten Verlagerungsauftrag im Transitverkehr.

Die Schweiz ist von zwei Güterverkehrskorridoren betroffen:

- Güterverkehrskorridor 1: Rhine-Alpine (Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam – Gotthard/Lötschberg – Genua);
- Güterverkehrskorridor 2: North Sea-Mediterranean (Rotterdam – Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon/Basel).

Die Schweiz erstellt, unterhält und betreibt die für das Funktionieren der erwähnten Güterverkehrskorridore wesentlichen Abschnitte. In beiden Korridoren ist die Anbindung an wichtige Umschlagseinrichtungen wie See- und Binnenbahnhöfe, Terminals des kombinierten Verkehrs oder grosse Rangieranlagen sichergestellt. Es betrifft dies namentlich die Basler Rheinhäfen und den Rangierbahnhof Muttenz.

Corridor One-Stop-Shop

Anstelle einer nationalen Trassenvergabe teilt auf dem gesamten Güterverkehrskorridor eine einzige Stelle, der Corridor One-Stop-Shop (C-OSS), die Trassen grenzüberschreitend zu. Dabei werden ausschliesslich die von den nationalen Trassevergabestellen offerierten Trassen – die sogenannten pre-arranged train paths (vorab vereinbarte Zugtrassen) – durch den C-OSS vergeben. Gegen Entscheide des C-OSS kann ein Rechtsmittel ergriffen werden. Zuständig zum Entscheid ist die Regulierungsstelle des Staates, in welchem der C-OSS seinen Sitz hat. Für den Güterverkehrskorridor 1 ist die Bundesnetzagentur in Bonn, für den Güterverkehrskorridor 2 das Institut Luxembourgeois de Régulation in Luxemburg zuständig. Vorbehalten bleiben jedoch Klagen an die nationale Regulierungsstelle, wenn die Rügen nur ein nationales Territorium betreffen. Auf der Basis der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 haben die Regulierungsstellen der Güterverkehrskorridore 1 und 2 – nämlich Belgien, Luxemburg, Deutschland, Italien, die Niederlande und Frankreich – in je einer Kooperationsvereinbarung die Zuständigkeit und Zusammenarbeit im Falle von Klagen sowie die Aufsichtsaufgaben geregelt. Für die Schweiz ersetzt ein letter of intent die Kooperationsvereinbarung, welcher die reibungslose Zusammenarbeit bei Klageverfahren sicherstellt. Damit kann das diskriminierungsfreie Funktionieren der Güterverkehrskorridore auch von Seiten der Schweiz gewährleistet werden.

Die SKE nimmt an den Koordinationssitzungen der Regulierungsstellen der Güterverkehrskorridore 1 (Rhine-Alpine) und 2 (North Sea-Mediterranean) teil.

Das Schweizer Bahnnetz

Mit einer Netzlänge von insgesamt 5'251 Kilometern, davon 3'846 Kilometer Normalspur (Stand 2010, Quelle BfS) bei einer Fläche von 41'285 km² verfügt die Schweiz über eines der dichtesten Eisenbahnnetze der Welt. Der Schienenverkehr bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und ist auch von Bedeutung für den nationalen und internationalen Güterverkehr.

Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick:

Personenkilometer	19,3 Mrd. [1]
Netto-Tonnenkilometer alpenquerend	23,65 Mio. [1]
Netto-Tonnenkilometer nicht alpenquerend	9,7 Mrd. [1]
Anzahl Trassen pro Jahr	14'449 [2]
Anzahl Normalspurbahnen	189 [3]
Anzahl EVU im Transit	5 [4]

Von der SKE überwachtes Eisenbahnnetz.

(Quelle: Trasse Schweiz AG; ©SBB Relief: ©DHM25/SRTM-DTED® swisstopo/NASA, NGA (JA062250))

[1] Stand 2012, Quelle: BfS.

[2] Diese 14'449 Trassen verteilen sich auf 24 Besteller im Güter- und Personenverkehr, welche ihre Trassenanträge zur Nutzung der Schienennetze der SBB, der BLS und der SOB für den Jahresfahrplan 2015 im April 2014 bei der Trasse Schweiz AG eingereicht hatten. 15 EVU verkehren auf fremder Infrastruktur (davon 6 Personenverkehr und 9 Güterverkehr), 7 EVU verkehren nur auf eigener Infrastruktur (alle Personenverkehr).

[3] Stand 2014, Quelle: TU-Verzeichnis BAV.

[4] Stand 2012, Quelle: VÖV.

Tätigkeiten im Berichtsjahr

Untersuchungen von Amtes wegen

a) Energiepreis (Pauschaltarif) im Leistungskatalog Infrastruktur

Die BLS Cargo AG hat die SKE im Mai 2013 um Prüfung einer möglichen Diskriminierung in der Anwendung des Pauschaltarifs gemäss Leistungskatalog Infrastruktur der SBB, BLS Netz, SOB, Thurbo, Sensetalbahn (STB) und Hafenbahn Schweiz AG (HBS AG) betreffend Traktionsenergie ersucht.

Grundlage für diese Anzeige war folgender Sachverhalt:

Der Leistungskatalog der genannten Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) enthält in der Kategorie Strompreis, anders als für die Personenverkehrszüge, für die Züge des Güterverkehrs lediglich eine einzige Kategorie «Ferngüterzug». Diese Beschränkung auf nur eine Kategorie führt dazu, dass gemäss Leistungskatalog für alle Güterverkehrszüge der gleiche Stromtarif anwendbar ist.

Zur Abklärung, ob möglicherweise eine Diskriminierung bei einzelnen Kategorien von Güterverkehrszügen über den Strompreis vorliegen könnte, hat die SKE die Berechnungsmethoden und -grundlagen für die Bestimmung des Energiepreises, welche dem Energiepreis der Zuggattung «Ferngüterzug» zugrunde liegen, überprüfen lassen. Dazu hat die École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Faculté de l'environnement naturel, architectural et construit, Institut de l'ingénierie civile (EPFL-LITEP) ein Gutachten je Kategorie von Güterverkehrszügen und ihrem effektiven Stromverbrauch aufgrund von Beispielmessungen gemäss Art. 20a Abs. 1 der Eisenbahnnetzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122) erarbeitet.

Das Gutachten der EPFL hat aufgezeigt, dass ein begründeter Verdacht auf Diskriminierungen in der Energieabrechnung im Trassenpreis für den Güterverkehr besteht. Die schweren Güterzüge, die lange Distanzen ohne Halt fahren, benötigen in der Regel weniger Energie, als in der Kategorie «Ferngüterzüge» in Rechnung gestellt wird. Demgegenüber liegt der Pauschaltarif für leichte Güterzüge auf kurzen Distanzen unter den effektiven Verbrauchswerten.

Die SKE hat deshalb im Januar 2014 eine Untersuchung von Amtes wegen eröffnet.

SBB Infrastruktur und BLS Cargo AG starteten in der Folge ein Pilotprojekt zur Einführung der Ist-Energieabrechnung. Die SKE leitete deshalb den Einigungsprozess ein. Die Ist-Messungen ab Herbst 2014 der BLS Cargo AG dienen hierfür als Ausgangsbasis. Mit der Pilotphase soll die generelle Einführung der Ist-Energieabrechnung erfolgen, welche die Verrechnung nach Zugskategorie durch Messungen auf dem Triebfahrzeug ersetzt. 2016 werden erste Hochrechnungen erwartet.

Die SKE unterstützt und beaufsichtigt den Einigungsprozess und stellt sicher, dass die aus dem Gutachten der EPFL gewonnenen Erkenntnisse während der Übergangsphase angemessen berücksichtigt werden und differenzierte Tarife zur Anwendung kommen. Darüber hinaus sollen innert angemessener Frist die Ist-Messungen generell eingeführt werden.

Bis diese neue Abrechnungsmethode eingeführt ist, bleibt das Untersuchungsverfahren hängig.

b) Trassenvergabe durch die Trasse Schweiz AG in Sachen Trassenbestell- und Zuteilungsprozess PostMail-Züge Jahresfahrplan 2014

Die BLS gelangte an die SKE mit dem Antrag auf Einleitung einer Untersuchung von Amtes wegen gegen den Trassenvergabeprozess der Trasse Schweiz AG.

Grundlage für die Anzeige war folgender Sachverhalt:

Die Schweizerische Post AG hat im Jahr 2013 den Transportauftrag für Briefposttransporte öffentlich ausgeschrieben. SBB Cargo AG und BLS Cargo AG haben eine Offerte eingereicht. Zugleich bestellte die Schweizerische Post die Trassen im Jahresfahrplan 2014. SBB Cargo reichte ebenfalls Trassenanträge für die Briefposttransporte und das von ihr betriebene Expressnetz Schweiz ein. Trasse Schweiz stellte einen Bestellkonflikt zwischen der Schweizerischen Post und SBB Cargo fest, der nicht gelöst wurde. Die Schweizerische Post brach das Beschaffungsverfahren zur Vergabe des Transportauftrages ab und übertrug der SBB Cargo die für die PostMail-Züge erforderlichen Trassen.

Die SKE hat eine Untersuchung von Amtes wegen eingeleitet.

Mit Verfügung vom 5. Juni 2014 hat die Kommission folgende Grundsätze festgelegt:

- Die Trasse Schweiz AG wird angewiesen, im Trassenbestellverfahren im Falle von vermuteten Mehrfachbestellungen für den gleichen Verkehr von den Bestellern bereits vor der Konfliktbereinigung den Verkehrsnachweis zu verlangen.
- Alternative und zumutbare Trassenvorschläge sind regelmässig an der ersten Konfliktlösungssitzung den Bestellern zum Entscheid zu unterbreiten.
- Wenn auch dann keine Zuteilung möglich ist, soll das Bietverfahren spätestens vor der definitiven Trassenzuteilung eingeleitet werden.

SBB Cargo und Trasse Schweiz haben gegen die Verfügung der SKE je eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht.

Die Verfügung ist noch nicht rechtskräftig.

Aufsicht über die Vergabe der Trassen

Am 25. August 2014 teilte Trasse Schweiz 14'449 Trassen für den Jahresfahrplan 2015 definitiv zu (Vorjahr: 14'606). Diese Trassen verteilen sich auf 24 Besteller im Güter- und Personenverkehr, welche ihre Trassenanträge zur Nutzung der Schienennetze der SBB, der BLS und der Südostbahn (SOB) im April 2014 bei der Trasse Schweiz AG eingereicht hatten.

Die SKE hat den Trassenvergabeprozess regelmässig, insbesondere bei den wichtigen Meilensteinen, überprüft. Sie hat die Nichtzuteilung bestellter Trassen und die definitive Trassenzuteilung analysiert. Dabei wurden keine Regelverstösse festgestellt.

Auf den Nord-Süd-Transitachsen Gotthard und Lötschberg/Simplon gestaltete sich der Trassenvergabeprozess schwierig. Die Simplonlinie steht auch 2015 wegen Instandhaltungsarbeiten an der Tunnel- und Gleisanlage nur eingeschränkt zur Verfügung. Jeweils von Samstagmittag bis Dienstagmittag wird eine der beiden Tunnelröhren für den Zugverkehr gesperrt. Dies führt zu einer empfindlichen Einschränkung der Trassenkapazität. Zudem wird die Luino-Linie aufgrund von Bauarbeiten während des ganzen Monats August für den Zugverkehr gänzlich gesperrt. Während für die Züge des Personenverkehrs Bahnersatzangebote zur Verfügung gestellt werden, müssen die auf dieser Linie geplanten Güterzüge allesamt zum Teil grossräumig umgeleitet werden.

Trasse Schweiz AG konnte für fast alle Netznutzungswünsche Lösungen finden. Allerdings mussten Cargo-EVU auf der Simplon-Achse im Rahmen der Konfliktlösung teilweise Alternativen akzeptieren, welche von der ursprünglich beantragten Trasse abweichen. In 11 Fällen konnte keine für die Kunden akzeptable Lösung gefunden werden. Ihre Anträge mussten nach abgeschlossener Konfliktkoordinierung aufgrund von vorgegebenen Rangfolgekriterien [Artikel 9a EBG, Artikel 12 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122) und der Richtlinie des BAV «Trassenzuteilung und Bietverfahren»] durch die Trasse Schweiz AG abgelehnt werden.

«Im Berichtsjahr konnte die SKE erstmals die neu erhaltenen Kompetenzen ausüben. Zwei Untersuchungen von Amtes wegen wurden eingeleitet.»

Yves Putallaz, Mitglied SKE

Überprüfung der Network Statements

Im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeit über den diskriminierungsfreien Netzzugang hat die SKE 2014 die Network Statements von SBB, BLS und SOB überprüft. Diese wurden mit dem europäischen «RailNetEurope-RNE-Standard» abgeglichen. Die SKE ist zum Schluss gekommen, dass die Schweizer Network Statements mit dem Standard konform und vorbildlich strukturiert sind.

Die Struktur des Standards ist vollständig in den Schweizer Network Statements abgebildet und inhaltlich sind alle relevanten Punkte des Standards enthalten. Diese Transparenz ist eine wichtige Voraussetzung für einen diskriminierungsfreien Netzzugang. Bei der Überprüfung wurden keine Diskriminierungen festgestellt.

«Im netzübergreifenden Verkehr der Güterverkehrskorridore führt die SKE auch Kontrollen bei den Corridor One-Stop-Shops im Ausland durch.»

Matthias Finger, Vizepräsident SKE

Markt- und Diskriminierungsmonitoring

Die SKE ist zur Wettbewerbsüberwachung im Bereich des Netzzugangs zuständig. Ziel ist, die aktuellen relevanten Diskriminierungspotenziale zu identifizieren. Dazu wurde im Austausch mit Experten anderer in- und ausländischer Regulierungsstellen und mit Vertretern der Wirtschaft die Ausrichtung eines Monitorings des Schweizer Eisenbahnmarktes nach fachlich und methodologisch anerkannten Ansätzen erarbeitet.

Die SKE überwacht die Entwicklungen des Eisenbahnmarktes ebenfalls durch das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich. Dieses hat einen Monitoring-Bericht bzw. eine Analyse der wettbewerbsrelevanten Ereignisse für den Eisenbahnmarkt in der Schweiz erstellt. Die wichtigsten Schlussfolgerungen des IVT:

- Die Wettbewerbslage für den Güterverkehr hat sich intensiviert, sowohl aufgrund der schlechten Wirtschaftssituation als auch aufgrund mehrerer langwieriger Kapazitätsengpässe auf den Hauptachsen. Das Netz des schweizerischen Wagenladungsverkehrs wurde erheblich reduziert, um die Eigenwirtschaftlichkeit von SBB Cargo zu verbessern.
- Der Personenverkehr auf der Schiene steht immer mehr unter Druck der Fernbuslinien. Trotz Kabotageverbot in der Schweiz sind die neu liberalisierten internationalen Fernbuslinien eine preislich attraktive Alternative zur Eisenbahn. Im Regionalverkehr wurden mehrere Agglomerations- und Regionalnetze in Betrieb genommen, nämlich TILO, RER Vaud, RER Fribourg und die S-Bahn St. Gallen.

Vernehmlassungen

Die SKE wurde vom BAV in zwei Gesetzgebungsprojekten zur Vernehmlassung eingeladen:

a. Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG)

Grundsätzlich begrüsst die SKE die Stossrichtung der vorgeschlagenen Änderungen. Insbesondere die Stärkung und Klärung der Kompetenzen der SKE führen zu einer effizienteren Aufgabenerfüllung der Kommission.

In zwei Bereichen sieht die Kommission aber noch Handlungsbedarf:

- In Art. 2 sieht der Vorschlag vor, dass der «Bund den diskriminierungsfreien Zugang zu den Güterumschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr und zu den Anschlussgleisen gewährleistet» (Art. 2 Abs. 2 Bst. d GüTG).

  Davon sollen alle vom Bund finanziell geförderten Güterverkehrsanlagen, und zwar unabhängig von den Eigentumsverhältnissen, erfasst werden (vgl. S. 3923 der Botschaft zum GütG, BBL 2014 3827). Der Bund kann hierfür konkrete Auflagen verfügen. Für grössere KV-Umschlagsanlagen kann er die Bedingungen des diskriminierungsfreien Zugangs derart konkretisieren, indem er Betreibermodelle verfügt oder eine Veröffentlichungspflicht für Umschlagspreise festlegt.

  Nach Art. 40a^{bis} Abs. 1 Buchstabe d und Abs. 5 EBG überwacht neu die SKE den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anlagen und entscheidet über die Streitigkeiten. Die SKE erachtet es deshalb als erforderlich, dass in der Vorlage Klarheit über die unterstellten Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr und Anschlussgleise geschaffen wird.

- Weiter sind auch die Bedingungen des Zugangs zu diesen Güterverkehrsanlagen, deren Kapazitäten und das Zuteilungsverfahren festzulegen.

Das Gesetz wird 2015 den Räten zur Beratung vorgelegt.

b. Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Die SKE erhielt die Gelegenheit Stellung zu nehmen.

Die Hauptbotschaften waren die folgenden:

- Je konsequenter eine Trennung von Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen erfolgt, desto geringer sind die Diskriminierungspotenziale und damit der Verdacht auf Behinderung des Netzzugangs. Im Umkehrschluss heisst dies, dass ohne Trennung der Infrastruktur und des Eisenbahnbetriebs der Regulator SKE, neu ausgestaltet als RailCOM, über umfassendere Kompetenzen verfügen muss, um einen diskriminierungsfreien Netzzugang zu gewährleisten.

- Das heisst in der Konsequenz auch, dass die SKE im Falle einer Verletzung des Diskriminierungsverbots durch eine Infrastrukturbetreiberin die Kompetenz erhalten muss, Bussen als Sanktion auszusprechen, wie dies die WEKO bei Widerhandlungen gegen das UWG verfügt.

- Zuständigkeiten, insbesondere in Bezug auf die Systemführerschaft, müssen in gesetzlichen Grundlagen abschliessend geklärt sein.

Tätigkeiten im internationalen Bereich

a) Aufsicht C-OSS

Der C-OSS wird von den betroffenen Regulierungsstellen aus Belgien, Luxemburg, Deutschland, Italien, der Niederlande, Frankreich und der Schweiz gemeinsam überwacht. Die SKE übt hier eine Aufsichtsfunktion aus. Die Zusammenarbeit ist in einem Cooperation Agreement und in einem Schweizer Letter of Intent geregelt. Die SKE hat beim C-OSS für den Güterverkehrskorridor 2 (North Sea-Mediterranean) in Brüssel und beim C-OSS für den Güterverkehrskorridor 1 (Rhine-Alpine) in Frankfurt zusammen mit den anderen betroffenen Regulierungsstellen Kontrollen vor Ort durchgeführt. Überprüft wurde insbesondere der Angebots- und Bestellbereich für den Jahresfahrplan 2015. Güterverkehrskorridor 1 hat 222 Bestellungen entgegengenommen, Güterverkehrskorridor 2 deren 51. Problematisch gestaltete sich für die Besteller vor allem das Bestelltool «Path Coordination System PCS». Die Regulierungsstellen nehmen zur Kenntnis, dass diesbezüglich Verbesserungsmassnahmen bei RailNetEurope (RNE), dem europäischen Verband von Schieneninfrastrukturunternehmen und -behörden, bereits eingeleitet sind. Im Übrigen bewährten sich die vorbereiteten Prozesse. Das zwischen Trassenvergabestellen zusammen mit den Trassenbestellern identifizierte Optimierungspotenzial wird im Hinblick auf den nächstjährigen Trassenvergabeprozess angegangen und von den Regulierungsstellen überwacht.

Die SKE hat im Berichtsjahr zum Framework for Capacity Allocation (FCA) Stellung genommen. Das FCA wurde von Vertretern der Transport-Ministerien des Güterverkehrskorriors 1 (Rhine-Alpine) nämlich Belgien, Deutschland, Italien, die Niederlande und die Schweiz sowie Güterverkehrskorridor 2 (North Sea-Meditereran) nämlich Belgien, Luxemburg, die Niederlande, Frankreich und die Schweiz im Dezember 2014 je einzeln unterzeichnet. Dieses FCA bezieht sich auf Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und beschreibt, welche Rollen die involvierten Organisationen haben (Regulierungsstellen, C-OSS, Management Boards) und nach welchem Prozess grenzüberschreitende Kapazität zugeteilt wird. Eine für den Jahresfahrplan 2016 auch auf den Güterverkehrskorridoren 1 und 2 vorgesehene neue Prioritätenordnung, die sogenannten Flex-PaP (Flexibel Pre-arranged Path) und NetPaP (Network Pre-arranged Path), sollen den Eisenbahnverkehrsunternehmen mehr Flexibilität ermöglichen.

b) Mitwirkung im European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Das «European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)» wurde 2013 aufgrund der Überarbeitung des EU-Rechtsrahmens [Richtlinie 2012/34 (EU); Recast] gegründet. Die dort vertretenen europäischen Regulierungsstellen sowie die EU-Kommission tauschen sich an regelmäßigen Treffen über grenzüberschreitende Themen der Eisenbahnregulierung aus. Das ENNRB dient der Kooperation der Regulierungsstellen. Die SKE ist als Beobachterin zugelassen, bringt sich aber auch aktiv ein.

Die SKE hat zum «Handbook on the Regulation concerning a European rail network for competitive freight (Regulation (EU) 913/2010)» Stellung genommen. Dieses Handbuch der EU-Kommission (DG MOVE) ist ein nichtbindender praxisorientierter Ratgeber. Er kommentiert sinngemäss die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 zum Thema der grenzüberschreitenden Trassenvergabe und gibt Anweisungen, wie die einzelnen Aspekte dieser EU-Verordnung umgesetzt werden sollten. Die SKE hat darauf hingewiesen, dass die Regulierungsstellen ihr Augenmerk auf die gemeinsame Überwachung des C-OSS legen müssen. In die nationalen Kompetenzen dürfe aufgrund des Territorialitätsprinzips nicht eingegriffen werden.

c) Mitwirkung in der Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

IRG-Rail ist ein Zusammenschluss von aktuell 25 Regulierungsstellen. Das Ziel ist die internationale Zusammenarbeit zur Entwicklung eines europäischen Eisenbahn-Binnenmarktes: Entwicklung optimaler Lösungen (Best Practices) hauptsächlich in den Bereichen Netzzugang, Serviceeinrichtungen und Förderung eines gemeinsamen Ansatzes bei der Umsetzung des europäischen Regulierungsrahmens. Die SKE hat im Jahr 2010 zusammen mit den Regulierungsstellen aus Deutschland, Grossbritannien, den Niederlanden und Österreich eine Initiative zur Stärkung der Zusammenarbeit der unabhängigen Eisenbahn-Regulierungsstellen ergriffen. Im Jahr 2011 wurde schliesslich die IRG-Rail gegründet.

Die SKE hat im Berichtsjahr in Arbeitsgruppen mitgewirkt, die sich mit den Güterverkehrskorridoren befassen und eine Checkliste zur Überwachung des C-OSS erarbeitet. Diese erlaubt künftig mit gezielten Fragen, allfällige Diskriminierungen bei der Vergabe von Trassen durch den C-OSS aufzudecken.

Zusammensetzung der Kommission

Die SKE besteht aus sieben unabhängigen vom Bundesrat für die Amtsperiode 2012 bis 2015 gewählten Kommissionsmitgliedern. Sie üben ihre Tätigkeit im Nebenamt aus.

Als ausserparlamentarische Kommission/ Behördenkommission des Bundes legt die SKE die Interessenbindungen ihrer Mitglieder offen. Sie sind unter folgendem Link einsehbar: https://www.admin.ch/ch/d/cf/ko/gremium_10046.html

Die SKE (von links nach rechts): Dr. Yves Putallaz, Santina Bevington (Leiterin Fachsekretariat), Dr. Ursula Erb, Prof. Dr. Matthias Finger (Vizepräsident), Patrizia Danioth Halter (Präsidentin), Peter Bösch, Barbara Klett, Werner Grossen

Funktion	Name	Jahrgang	Hintergrund
Präsidentin seit 2013	Patrizia Danioth Halter	1964	lic.iur., Rechtsanwältin und Notarin, LL.M., Altdorf
Vizepräsident seit 2004	Matthias Finger	1955	Professor EPFL, Croix-de-Rozon
Mitglied seit 2012	Peter Bösch	1956	Logistik-Experte, Binningen
Mitglied seit 2013	Ursula Erb	1967	Dr. oec. publ., Uhwiesen
Mitglied seit 2012	Werner Grossen	1961	dipl. Betriebswirtschafter NDS HF, Thierachern
Mitglied seit 2012	Barbara Klett	1962	Rechtsanwältin, LL.M. und Mediatorin, Luzern
Mitglied seit 2012	Yves Putallaz	1971	Dr. Ing. Génie civil EPFL, Vevey

Finanzen

Die SKE ist administrativ an das Generalsekretariat des UVEK angegliedert und verfügt über ein eigenes Fachsekretariat.

Die Rechnung 2014 schloss mit einem Aufwand von CHF 498‘503 ab. Dieser Betrag deckt den gesamten Personal- und Betriebsaufwand der SKE.

Ausblick

Das Jahr 2015 wird von einer weiteren Entwicklung der Gesetzgebung geprägt sein:

Das Güterverkehrsgesetz kommt in die parlamentarische Beratung, Organisation Bahninfrastruktur (OBI) wird innerhalb der Verwaltung und in der zweiten Jahreshälfte auch öffentlich in Vernehmlassung gegeben; die Trassenpreisrevision 2017 führt den Verschleissfaktor als Kernstück der zu revidierenden Netzzugangsverordnung neu ein.

Die Kommission wird in allen diesen Gesetzgebungsprojekten ihre Haltung weiter konsequent verfolgen:

Der Wettbewerb und damit der diskriminierungsfreie Zugang zur Bahnverkehrsinfrastruktur ist zu gewährleisten. Dies heisst auch, dass eine Klärung der Rollen zwischen BAV und Regulator SKE vorzunehmen ist. Dem unabhängigen und wirkungsvollen Regulator kommt auch künftig im schweizerisch integrierten Bahnsystem eine eigentliche Wettbewerbsfunktion zu.

Im internationalen Austausch wird sich die Kommission mit Hilfe der Fachstelle in den Bereichen Güterverkehrs-Korridore und Zugang zum Schienennetz (access) aktiv einbringen, um in diesen auch für die Schweiz wesentlichen Themen die Kooperation weiter voranzutreiben.

Diese Arbeiten fallen innerhalb der Kommission mit einem weiteren Schritt in der Reorganisation der Fachstelle zusammen. Diese wird personell moderat ausgebaut und verstärkt. Das Diskriminierungsmonitoring wird dabei weiter entwickelt und fachlich ausgebaut und die Kommission in ihren Entscheiden durch zusätzliche Fachressourcen unterstützt werden.

Auch in Zukunft steht die SKE vor vielfältigen Herausforderungen, denen sie sich kompetent stellen will.

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
Monbijoustrasse 51 A
3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 24 60

info@ske.admin.ch
www.ske.admin.ch