



Fachtagung der RailCom vom 07.11.2025

Zugang zu Infrastrukturdaten – Fortschritt im Eisenbahnsektor und diskriminierungsfreier Netzzugang

Zusammenfassung

November 2025

RailCom engagiert sich für einen verbesserten Zugang zu Infrastrukturdaten

Daten sind ein wesentlicher Bestandteil des modernen Eisenbahnsystems. Entscheidend ist, dass unterschiedliche Akteure – etwa Infrastrukturbetreiberinnen (ISB), Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Behörden, aber auch Verbände und Industrie – Zugang zu den für sie relevanten Daten erhalten. Dies kann die Effizienz, Sicherheit und Innovation des Eisenbahnsystems erhöhen (siehe Referate und Workshops der Fachtagung). Für die RailCom ist ein weiterer Punkt zentral: Der Zugang zu Daten der Eisenbahninfrastruktur stärkt den diskriminierungsfreien Netzzugang. Deshalb engagiert sie sich in diesem Bereich und übernimmt im Rahmen der geplanten Nationalen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI) die Verantwortung für den Anwendungsfall Verkehrsinfrastruktur mit Fokus Eisenbahn¹.

Ziel der Fachtagung vom 07.11.2025 war es, sich innerhalb der Branche über konkrete Anwendungsfälle für den Zugang zu Infrastrukturdaten – sogenannte Use Cases – auszutauschen und Prioritäten für die weitere Bearbeitung zu setzen. Im Fokus stand einerseits, die Interessen und Anliegen der EVU sowie weiterer Akteure zu adressieren und andererseits, bei den ISB möglichst geringen Mehraufwand zu generieren. Zweck der Use Cases ist, in ausgewählten Bereichen weitere Infrastrukturdaten zugänglich zu machen sowie gemeinsam Schritte in Richtung einer offenen, nutzenorientierten Datenkultur zu machen. Für die Umsetzung und Implementierung der Use Cases ist die Branche verantwortlich. Die RailCom übernimmt eine initiierende und bei Bedarf eine unterstützende und koordinierende Rolle.

Referate

Barbara Furrer (RailCom) erläuterte einleitend, wie der Zugang zu Infrastrukturdaten im Eisenbahnsystem Effizienz, Innovation, Transparenz und Gleichbehandlung verbessern kann. *Rich Lutz (Bundesamt für Verkehr BAV)* präsentierte die Pläne des Bundes für MODI, die nebst Daten zur Schieneninfrastruktur weitere Mobilitätsdaten umfassen wird. *Stefan Zingg (swisstopo)* erläuterte, wie das Verkehrsnetz CH neue Anwendungen ermöglicht. *Jérôme Hunziker (BAV)* präsentierte die Inhalte, Ziele und den Nutzen des Infrastrukturregisters (RINF) der Schweiz. *Stefan Koller (SBB Infrastruktur)* zeigte auf, welches Potenzial die Daten der Zugkontrolleinrichtungen (ZKE) für den Betrieb und Unterhalt des Rollmaterials bieten. Die [Präsentationen](#) sind auf der Website der RailCom veröffentlicht.

Workshop Netzzustandsbericht

Christian Blättler und Barathy Thava (AFRY) zeigten auf, wie die ISB in anderen Ländern (z.B. Deutschland, Österreich und Norwegen) die Netzzustandsbewertung weiterentwickelt haben und von einem Austausch zum Netzzustandsbericht und den dazu nötigen Daten profitieren. Sie warfen die Frage auf, ob es auch für die ISB in der Schweiz nützlich wäre, sich untereinander über ihre Erkenntnisse und methodische Ansätze aus der Netzzustandsbewertung auszutauschen und allenfalls die dem Netzzustandsbericht zugrunde liegenden Daten als Open oder je nachdem Restricted Data zugänglich zu machen. Die Diskussion unter den Workshop-Teilnehmenden ergab, dass das Interesse an einem gegenseitigen, weitreichenden Datenaustausch zum Thema Netzzustandsbericht eher begrenzt ist. Ein Grund dafür ist,

¹ «Verkehrsinfrastruktur Schiene & Strasse: Nutzung, Betrieb, Unterhalt und Bau mit qualitativ hochstehenden Infrastrukturdaten effizienter und sicherer machen»

dass die Daten im Kontext der jeweiligen ISB betrachtet werden müssen und z.B. abhängig vom Qualitäts- und Erneuerungszustand der Infrastruktur sind. Zudem werden Daten bereits heute auf Anfrage zwischen ISB ausgetauscht im Sinne einer gemeinsamen Lösungsfindung oder für Direktvergleiche. Hingegen wird der Erfahrungsaustausch unter den ISB als wichtig und wertstiftend erachtet. Dazu bestünde bereits heute ein geeignetes Format (Community of Practice (CoP) NetzBe).

Workshop maschinenlesbare Daten des BAV

Das BAV stellt gewisse Daten, insbesondere Geodaten, als Open Government Data (OGD) maschinenlesbar zur Verfügung. Andere Daten sind als PDF-Berichte oder auf Anfrage erhältlich. Künftig wird das BAV mehr Daten in maschinenlesbaren Formaten publizieren. Dadurch können die Daten von der Branche automatisiert und somit einfacher verarbeitet werden. *Lukas Zurbuchen (BAV)* evaluierte im Rahmen des Workshops gemeinsam mit den Teilnehmenden, welche der bestehenden BAV-Dokumente als maschinenlesbare Datensätze den grössten Mehrwert schaffen. Die Diskussion zeigte, dass die Teilnehmenden die Bereitstellung von Berichten in maschinenlesbarer Form begrüssen. Insbesondere soll bei Daten, die regelmäßig erhoben und geliefert werden, eine dynamische kontinuierliche Darstellung (inkl. Datenbezug) z.B. über interaktive Dashboards angestrebt werden. Zudem wünschen sich die Teilnehmenden vor allem in drei Bereichen mehr Daten: Baustellen (im längerfristigen Zeithorizont); Entwicklung Personenverkehr auf Strasse und Schiene; Laufleistung der Güterwagen. Weitere erwähnte Bereiche waren: Netzbelastung Normalspurbahnen; Alpenquerender Güterverkehr; Netzzustandsberichte. Es wurde auch angeregt, dass das BAV einen Überblick publiziert, welche (maschinenlesbaren) Daten jeweils aktuell auf der Website des BAV abgerufen werden können. Das BAV wird die nächsten Schritte prüfen. Die Fachtagungsteilnehmenden werden anschliessend informiert.

Workshop ZKE

SBB Infrastruktur betreibt rund 350 ZKE, welche alle Züge auf sicherheitsrelevante Kriterien prüfen. *Stefan Koller (SBB Infrastruktur)* zeigte auf, dass diese Anlagen für EVU und Fahrzeughalter neben dem unmittelbaren Sicherheitsnutzen wertvolle Daten über den Fahrzeugzustand liefern (z.B. im Hinblick auf eine Unterstützung der Zuguntersuchung oder einen vorausschauenden Unterhalt). Die Workshop-Teilnehmenden waren sich einig, dass für die mittel- und langfristige Verfügbarkeit ein möglichst umfassendes Wissen über das Rollmaterial nötig ist und dass Daten hierfür eine entscheidende Rolle spielen. Sie wiesen allerdings darauf hin, dass es vielen EVU an Fachkräften mangelt, um die Daten auszuwerten und der Rollmaterialbewirtschaftung und -unterhalt zuzuführen. Es sei daher sinnvoll, dass sich SBB Infrastruktur zusammen mit der Branche zur Datenanalyse und -interpretation austauscht und dadurch die Akteure voneinander lernen. Dies kann z.B. in der VöV-Kommission Schienengüterverkehr oder ggf. in von SBB Infrastruktur neu zu schaffenden Gremien erfolgen. Die Fachtagungsteilnehmenden werden wieder informiert.

Brainstorming: Weitere Daten und Use Cases

Unter der Leitung von *Thomas Jau (SBB Personenverkehr)* fand ein Brainstorming statt, bei dem entlang der EVU-Geschäftsprozesse überlegt wurde, in welchen Bereichen und zu welchen Anwendungsfeldern es nützlich wäre, Zugang zu weiteren Infrastrukturdaten zu schaffen. Dabei wurden unter anderem folgende Punkte besprochen:

- Grössere Anpassungen an der Infrastruktur bereits früher als bisher in Grundzügen publizieren, z.B. infrastrukturseitiger ETCS-Ausbau, Kapazitäten geplanter Tunnels
- Datenqualität/-durchgängigkeit im RINF sicherstellen, z.B. effektiv nutzbare Perronlängen
- Mehr Informationen zur (kurzfristigen) Verfügbarkeit von Abstellgleisen
- Informationen zum Zustand und Anpressdruck der Pantographen zugänglich machen (ZKE)

In der Diskussion wurde zudem auf das Potenzial hingewiesen, bestehende Daten der EVU nahtlos in die Prozesse aufzunehmen (z.B. automatisches Verknüpfen von Trassen mit Fahrzeuginformationen oder Automatisierung des Meldeprozesses bei Unregelmässigkeiten bei der Energiemessung). Die RailCom wird im Nachgang zur Fachtagung die nächsten Schritte prüfen und die Branche dabei einbeziehen.