



# Tätigkeitsbericht 2013

## 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 260, Französisch 50, Italienisch 10, Englisch 30

Bildnachweis: Titelseite, S. 1, 2, 12/13: Djama; S. 3: Anselm Baumgart; S. 4/5, 10/11: Lightpoet; S. 6/7: Scubaluna; S. 8/9 h368k742; S. 14/15 Voxxphotography; alle ©Fotolia.com. S. 2, 8 (Portraits) Kurt Schorrer. S. 16/17 ©AlpTransit Gotthard AG



## Inhalt

Vorwort	2
Freier Netzzugang erfordert Wettbewerbsaufsicht	3
Bahnreformen 1 und 2	3
Erster Schritt: Bahnreform 2.1	3
Zweiter Schritt: Bahnreform 2.2	4
Ausblick	4
Das Schweizer Bahnnetz	5
Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr SKE	6
Kernaufgaben	6
Zusammensetzung der Kommission	8
Finanzen	9
Tätigkeiten im Berichtsjahr	10
Untersuchungen von Amtes wegen	11
Stellungnahmen zu aktuellen Vorlagen	11
SKE-Ressorts	11
Projekte und Aktivitäten	12
Internationales Engagement	14
Güterkehrverkehrskorridore 1 und 2	14
Corridor One-Stop-Shop	14
Ausblick	16



## Vorwort



Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) ist eine 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, zu gleichwertigen technischen und wirtschaftlichen Bedingungen diskriminierungsfreien Zugang zum Bahnnetz und damit zum Schienenverkehrsmarkt zu erhalten. Die SKE entscheidet über Streitigkeiten beim Zugang zum Schienennetz. Seit Mitte 2013 ist für eine Wettbewerbsaufsicht keine Klage mehr erforderlich. Die SKE kann aufgrund der Bahnreform 2.2 auf Verdacht hin das Verhalten der Infrastrukturbetreiber (ISB) und der Trassenvergabestelle gegenüber den EVU überprüfen. Die damit verbundene Marktüberwachung dient der Stärkung des Wettbewerbs auf dem Schienenverkehrsmarkt und soll Diskriminierungen frühzeitig erkennen und bekämpfen. Dadurch werden ein effizienter Einsatz der öffentlichen Mittel, optimierte Leistungen der EVU und ISB sowie kundenorientierte Angebote gefördert.

Der erstmals in dieser Form publizierte Bericht gewährt Ihnen, geschätzte Leserinnen und Leser, einen Einblick in die Arbeit dieser Behörde. Sie finden darin auch die Gründe dafür, warum sich die SKE im Hinblick auf die Umsetzung neuer Aufgaben und eine wirkungsvolle Wettbewerbsaufsicht neu ausrichten muss. Diese ersten Meilensteine wurden bereits gesetzt. Priorität galt es die Bahnreform 2.2 umzusetzen, um ein aktives Handeln der Behörde bei Verdacht auf diskriminierendem Handeln von ISB oder Trassenvergabestelle zu gewährleisten. Der Aufbau eines eigenen Monitorings, welches sich auf spezifische relevante Diskriminierungspotenziale konzentriert, sowie Untersuchungshandlun-

gen und -massnahmen aufgrund von Anzeigen und Hinweisen Dritter wurden umgehend an die Hand genommen. Gestützt auf solche Vorabklärungen hat die SKE erste Untersuchungsverfahren eingeleitet. Dabei konnte im schweizerisch integrierten Bahnsystem festgestellt werden, dass diese neuen Möglichkeiten der Wettbewerbsaufsicht im liberalisierten Güterverkehrsbereich aktiv genutzt worden sind.

Zur Stärkung des Wettbewerbs auf dem Schienenverkehrsmarkt ist deshalb auch künftig im Hinblick auf die fortschreitende Liberalisierung eine kohärente und wirkungsvolle Wettbewerbsaufsicht dringlich.

Mein persönlicher Dank gilt all jenen – Kommissionsmitgliedern, Geschäftsstelle und Behörden –, die die SKE in diesen herausfordernden Aufgaben tatkräftig unterstützt und in der Neuausrichtung bestätigt haben.

Patrizia Danioth Halter  
Präsidentin



# **Freier Netzzugang erfordert Wettbewerbsaufsicht**

## **Bahnreformen 1 und 2**

Die erste Etappe der Bahnreform wurde in der Schweiz 1999 in Kraft gesetzt. Die drei wesentlichen Ziele waren, politische und unternehmerische Funktionen besser zu trennen, das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu steigern und Wettbewerbselemente ins Bahnsystem zu bringen. Dazu wurden folgende Massnahmen umgesetzt:

- Trennung von Infrastruktur und Verkehr
- Diskriminierungsfreier Zugang zum Schienennetz als Grundlage für die Liberalisierung des Güterverkehrs
- Finanzierung des öffentlichen Verkehrs
- Entschuldung und Umwandlung der SBB in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft

Mit der Einführung des freien Netzzugangs wurde die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr als Fachbehörde geschaffen. Sie überwacht den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz.

Die Bahnreform 2 sollte eine Effizienzsteigerung im öffentlichen Verkehr bringen, ein leistungsfähiges Bahnsystem sicherstellen und den Einsatz von Sicherheitsdiensten im öffentlichen Verkehr regeln. Weitere Themen waren die Revision des Sicherheitsdienstes, die Garantie des diskriminierungsfreien Netzzugangs, die Gleichstellung der Transportunternehmen und Anpassungen früherer Reformen. 2005 wurde die Bahnreform 2 vom Parlament zurückgewiesen; es folgte der Auftrag, die Reform in Teilpaketen erneut vorzulegen.

## **Erster Schritt: Bahnreform 2.1**

2007 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament das erste Paket mit den wenig bestrittenen Elementen der Bahnreform 2. Es beinhaltete die Revision der Sicherheitsdienste, die Gleichstellung der Transportunternehmen und die Weiterentwicklung der früheren Reformen. Gleichzeitig wurden die Erlasse des öffentlichen Verkehrs in den Bereichen Infrastruktur, Gütertransport und Personenverkehr systematischer geordnet.

Das Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr löste das Bahnpolizeigesetz von 1878 ab. Es gibt den Transportunternehmen zeitgemäße Instrumente an die Hand, um ihre sicherheitsrelevante Funktion zu erfüllen. Unter anderem ermöglicht es ihnen, die Transportpolizei bei Bedarf mit Schusswaffen auszurüsten.



## Zweiter Schritt: Bahnreform 2.2

Das zweite Teilpaket folgte 2009. Es verbesserte die Voraussetzungen für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und für einen leistungsfähigen Personenverkehr. Die Übernahme wichtiger Inhalte aus den europäischen Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinien soll einen international durchgängigen Schienengüterverkehr zwischen der Schweiz und den umliegenden Staaten erleichtern. Die Ausschreibungen im Busbereich sollen zu weiteren Effizienzsteigerungen im regionalen Personenverkehr führen. Grundsätzlich sind auch Ausschreibungen im Regionalverkehr auf der Schiene möglich.

Die vom Parlament zurückgewiesene Vorlage sah weiter vor, die Finanzierungsordnung zu vereinfachen. Die Aufteilung in ein durch den Bund finanziertes Grundnetz und ein durch die Kantone finanziertes Ergänzungsnetz wurde jedoch fallengelassen. Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur werden nun mit der 2014 vom Schweizer Stimmvolk angenommenen Vorlage über Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) neu geregelt.

Mit der Bahnreform 2.2 wurden der SKE mehr Kompetenzen eingeräumt, damit sie den Wettbewerb aktiv überwachen und diskriminierendes Handeln frühzeitig erkennen und allenfalls verhindern kann.

## Ausblick

Auch mit Abschluss der Bahnreform 2.2 bleibt die Bahnlandschaft in Bewegung. Gleichzeitig treibt die EU weitere Reformen voran. Themen für weitere Reformen sind etwa die Frage, wie die Bahninfrastruktur künftig organisiert werden soll, oder ob auch eine Liberalisierung des Personenverkehrs angestrebt werden soll.



## Das Schweizer Bahnnetz

Mit einer Netzlänge von insgesamt 5'251 Kilometern (Stand 2010, Quelle BfS) bei einer Fläche von 41'285 km<sup>2</sup> verfügt die Schweiz über eines der dichtesten Eisenbahnnetze der Welt. Der Schienenverkehr bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und ist von Bedeutung für den nationalen und internationalen Güterverkehr.

Die wichtigsten Kennzahlen im Überblick:

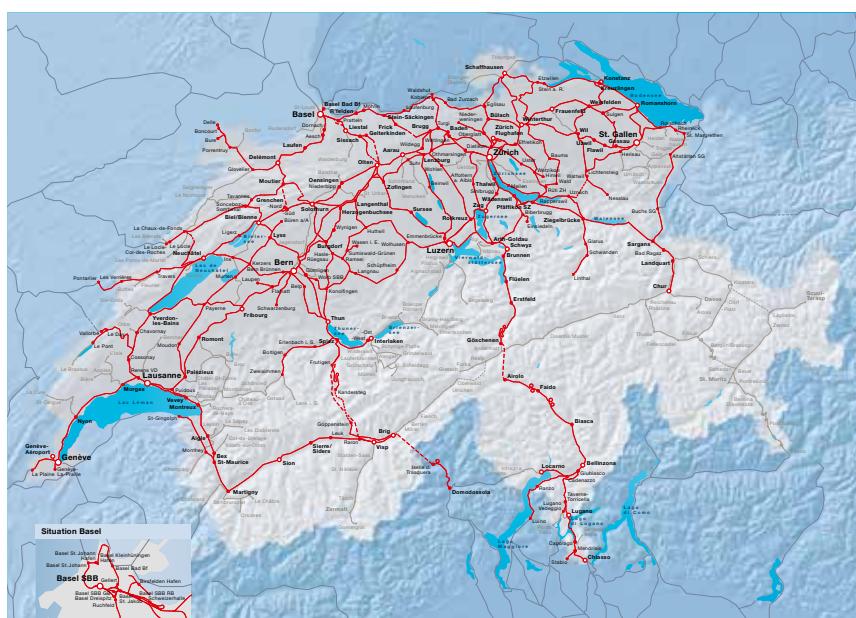
Personenkilometer	19,3 Mrd. <sup>1</sup>
Netto-Tonnenkilometer alpenquerend	23,6 Mio. <sup>1</sup>
Netto-Tonnenkilometer nicht alpenquerend	9,7 Mrd. <sup>1</sup>
Anzahl Trassen pro Jahr	14 606 <sup>2</sup>
Anzahl Normalspurbahnen	189 <sup>3</sup>
Anzahl EVU im Transit	5 <sup>4</sup>

<sup>1</sup> Stand 2012, Quelle: BfS

<sup>2</sup> Stand 2013, Quelle: Geschäftsbericht Trasse Schweiz

<sup>3</sup> Stand 2014, Quelle: TU-Verzeichnis BAV

<sup>4</sup> Stand 2012, Quelle: VÖV



Von der SKE überwachtes Eisenbahnnetz

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



# 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) überwacht sie aktiv den Markt, um die Diskriminierungsfreiheit zu gewährleisten.
- Im Rahmen der internationalen Kooperationen überwacht sie die Entscheide der Infrastrukturbetreiber der europäischen Güterverkehrskorridore 1 (Rotterdam/Antwerpen – Genua) und 2 (Rotterdam/ Antwerpen – Basel); 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 die 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 gewährleistet, dass die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb auf dem Schienennetz eingehalten und nicht umgangen werden.

## Kernaufgaben

Die Aufgaben der SKE sind in Art. 40a<sup>bis</sup> 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
- Markt- und Diskriminierungsmonitoring
- Internationale Kooperationen: Koordination der Regulierungsstellen der Güterverkehrskorridore 1 und 2, ENRRB und IRG-Rail

**«2013 ist bei der SKE einiges in Bewegung gekommen.  
Unsere Kommission hat sich personell neu formiert, und unter anderem haben wir den Startschuss zum Aufbau eines Diskriminierungsmonitorings gegeben.»**

Patrizia Danoith Halter, Präsidentin



---

**Aufgabe**

---

1. Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs

---

**Inhalt**

---

- 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. 12a der Netzzugangsverordnung
  - die grenzüberschreitenden Entscheide der Infrastrukturbetreiber und des C-OSS / Corridor One-Stop-Shop 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 Wettbewerbsüberwachung im Bereich des Netzzugangs wird sich künftig auf die relevanten Diskriminierungspotenziale konzentrieren. Zu diesem Zweck wird ein neues Diskriminierungsmonitoring aufgebaut.

---

3. Internationale Kooperationen

---

- Koordination mit den Regulierungsstellen der Güterverkehrskorridore 1 und 2
- Aktive Kontaktpflege mit europäischen Regulierungsbehörden im Rahmen von ENRRB und IRG-Rail



## 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.

Wegen der geltenden Amtszeitbeschränkung für die Mitglieder ausserparlamentarischer Kommissionen gaben der langjährige Präsident Andreas Herczog und Mitglied Monika Tschannen-Süss ihre Ämter per Ende 2012 ab. Neue Präsidentin ab 1. Januar 2013 ist Patrizia Danoth Halter, lic.iur., Rechtsanwältin und Notarin, LL.M. Als neues Mitglied wurde Ursula Erb, Dr. oec. publ., ernannt.

Die fünf weiteren Mitglieder wurden bereits im November 2011 für die Periode bis Ende 2015 gewählt.

Als Ausserparlamentarische Kommission / Behördenkommission des Bundes legt die SKE die Interessenbindungen ihrer Mitglieder offen. Sie sind unter folgendem Link einsehbar: [http://www.admin.ch/ch/d/cf/ko/index\\_10046\\_ib.html](http://www.admin.ch/ch/d/cf/ko/index_10046_ib.html)



Die SKE (von links nach rechts): Dr. Yves Putallaz, Santina Bevington (Leiterin Fachsekretariat), Dr. Ursula Erb, Prof. Dr. Matthias Finger (Vizepräsident), Patrizia Danoth 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

Die Kommission wird unterstützt durch ein dreiköpfiges Fachsekreariat. Es wird geleitet von Santina Bevington, lic.iur. Weitere Mitarbeiterinnen sind Natalia Kulesza und Erika Gut.

## Finanzen

Die SKE ist administrativ an das Generalsekretariat des UVEK angegliedert und verfügt über eine eigene Geschäftsstelle.

Der SKE stand im Berichtsjahr ein Budget von 602 600 CHF zur Verfügung. Effektiv ausgegeben wurden 461 138 CHF. Damit konnte der gesamte Personal- und Betriebsaufwand der SKE gedeckt werden.



## **Tätigkeiten im Berichtsjahr**

Durch das Inkrafttreten der Bahnreform 2.2 per 1. Juli 2013 haben sich Aufgabenstellung und Tätigkeit der SKE nachhaltig verändert. Mit den neuen Kompetenzen zur aktiven Marktüberwachung einerseits und zur Einleitung von Untersuchungen bei Verdacht andererseits rückt die Kommission vermehrt in den Fokus von Wirtschaft, Politik und Öffentlichkeit.

2013 wurden keine Klagen eingereicht. Es gingen jedoch zwei Anzeigen wegen allfälliger Diskriminierungen ein.

**«Seit Mitte 2013 können  
wir auch von Amtes wegen  
Untersuchungen einleiten.  
Das eröffnet uns neue  
Möglichkeiten.»**

Matthias Finger, Vizepräsident



## Untersuchungen von Amtes wegen

Besteht ein Verdacht auf Behinderung des diskriminierungsfreien Netzzugangs, ist die SKE verpflichtet, ein Verwaltungsverfahren durchzuführen. Sie führt Voruntersuchungen und leitet eine Untersuchung von Amtes wegen ein, wenn sie hinreichende und begründete Anhaltspunkte auf eine Diskriminierung feststellt. Das Verfahren wird mit einem beschwerdefähigen Entscheid abgeschlossen (Art. 40a<sup>bis</sup> Abs. 2 und 3 EBG). Aufgrund der fortschreitenden Liberalisierung haben sich der Wettbewerb und somit im Gleichzug die Regulierungsaufgaben der SKE akzentuiert. Die SKE hat den Schwerpunkt ihrer Überwachungstätigkeit auf die Trassenpreisgestaltung und die Trassenvergabe gelegt.

## Stellungnahmen zu aktuellen Vorlagen

Die SKE verfasste im Berichtsjahr Stellungnahmen zur Vorlage EOBI (Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur) sowie zur Totalrevision des Gütertransportgesetzes. Sie nahm weiter teil an den Vernehmlassungen zu den Netznutzungskonzepten und Netznutzungsplänen sowie zur Änderung der Richtlinie Trassenzuteilung und Bietverfahren.

## SKE-Ressorts

Um alle Mitglieder aktiv in die Kommissionsarbeiten einzubringen, wurden vier Ressorts (Recht, Überwachung Nicht-diskriminierung und Trasse Schweiz, Marktüberwachung, Internationales) gebildet. In den Ressorts werden die Entscheidungsgrundlagen zu den jeweiligen Themen erarbeitet mit regelmässigem Bericht an die Kommission.

- Ressort Recht  
Mitglieder: Barbara Klett, Matthias Finger
- Ressort Überwachung Nichtdiskriminierung und Trasse Schweiz  
Mitglieder: Werner Grossen, Peter Bösch
- Ressort Wettbewerbsaufsicht (Marktüberwachung)  
Mitglieder: Yves Putallaz, Ursula Erb, Werner Grossen, Barbara Klett
- Ressort Internationales  
Mitglieder: Matthias Finger, Peter Bösch, Yves Putallaz

SKE-Präsidentin Patrizia Danoth wirkt in allen Ressorts mit. Unterstützt werden die vier Fachbereiche von der SKE-Geschäftsstelle.



## Projekte und Aktivitäten

Im Folgenden einige Beispiele für die Tätigkeit der SKE im Berichtsjahr:

## Verhaltenskodex für die Kommissionsmitglieder

Der Verhaltenskodex ist ein wichtiger Beitrag, um die verfassungsmässig garantierte Unabhängigkeit der SKE zu gewährleisten. Als Behörde hängt ihre Glaubwürdigkeit und ihr guter Ruf wesentlich vom Vertrauen ab, das man ihr entgegenbringt. Jeder Anschein von Befangenheit ist zu vermeiden. Die SKE untersteht nach Art. 40a Abs. 2 EBG in ihren Entscheiden keinen Weisungen des Bundesrates und des UVEK. Sie ist von den Verwaltungsbehörden unabhängig. Diese Unabhängigkeit ist wahrzunehmen und allfällige Interessenkonflikte sind zu vermeiden. Aus diesem Grund entschied die SKE, einen Verhaltenskodex zu erarbeiten, der die grundlegenden Verpflichtungen aufzeigt und sicherstellt, dass sie eingehalten werden.

## Nichtdiskriminierende Trassenzuteilung im Jahresfahrplan

Die SKE überwacht die Aufgabe der Trasse Schweiz AG, eine nichtdiskriminierende Trassenzuteilung im Jahresfahrplan vorzunehmen. Dazu hat sie die Vergabe der rund 14'500 Trassenanträge im Jahresfahrplan 2014 – insbesondere die abgelehnten Trassenanträge und die Überlasteterklärung der Strecke Brig-Iselle – stichprobenweise überprüft. Es wurden keine Unregelmässigkeiten festgestellt. Die SKE hat direkten Zugriff auf das Trassenbestelltool «Avis».



## **Systematische Begleitung des Trassenvergabeprozesses**

Die SKE hat sich intensiv damit auseinander gesetzt, wie der Prozess der Trassenvergabe künftig operativ enger und systematisch begleitet werden kann. Das Hauptaugenmerk liegt auf

- Der Identifikation von konfliktbehafteten Trassenanträgen
- Dem Verfolgen des Koordinationsprozesses
- Der Einhaltung der vom BAV vorgegebenen Termine der einzelnen Prozessschritte

## **Internationale Trassenvergabeaufsicht**

Die SKE engagiert sich hauptsächlich in der Interessenvertretung und -durchsetzung bei der Aufsicht und Überwachung der Trassenvergabe auf den zwei für die Schweiz relevanten internationalen Güterverkehrskorridoren. Ab April 2014 teilt der Corridor One-Stop-Shop (C-OSS) die Trassen auf dem gesamten Korridor zu. Bei Klagen gegen die Entscheide des C-OSS ist neu die SKE als Fachgericht zuständig, soweit der Zugang zum Schweizer Schienennetz betroffen ist. In den übrigen Fällen ist die SKE gehalten, in der Entscheidungsfindung mitzuwirken und dabei die schweizerischen Interessen an einem optimalen Funktionieren der Korridore zu wahren. Es galt Zuständigkeit, Aufgaben und Verfahren der SKE zu regeln.

## **Diskriminierungsmonitoring und Wettbewerbsüberwachung**

Schon seit 2010 befasst sich die SKE mit einer proaktiven Überwachung des Eisenbahnmarktes. Diese war zunächst auf wirtschaftliche Faktoren fokussiert und beschrieb wettbewerbsrelevante Ereignisse des jeweiligen Jahres. Ein entsprechendes Dokument wurde durch das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich erstellt.

Die Bahnreform 2.2 im letzten Jahr wurde zum Anlass genommen, um dieses Monitoring weiterzuentwickeln. Anstatt sich auf allgemeine Ereignisse zu konzentrieren, wird die SKE zukünftig gezielt Ereignisse erfassen, die auf Diskriminierung hinweisen. Eine Forschungsmitarbeiterin der SKE wurde mit der Ausarbeitung einer geeigneten Überwachungsmethodologie beauftragt. Es gilt, zunächst die Diskriminierungspotenziale zu identifizieren, welche für die Schweiz am relevantesten sind. Hiernach kann ein Monitoring aufgestellt werden, das diese systematisch aufdeckt.



## Internationales Engagement

### Güterverkehrskorridore 1 und 2

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:

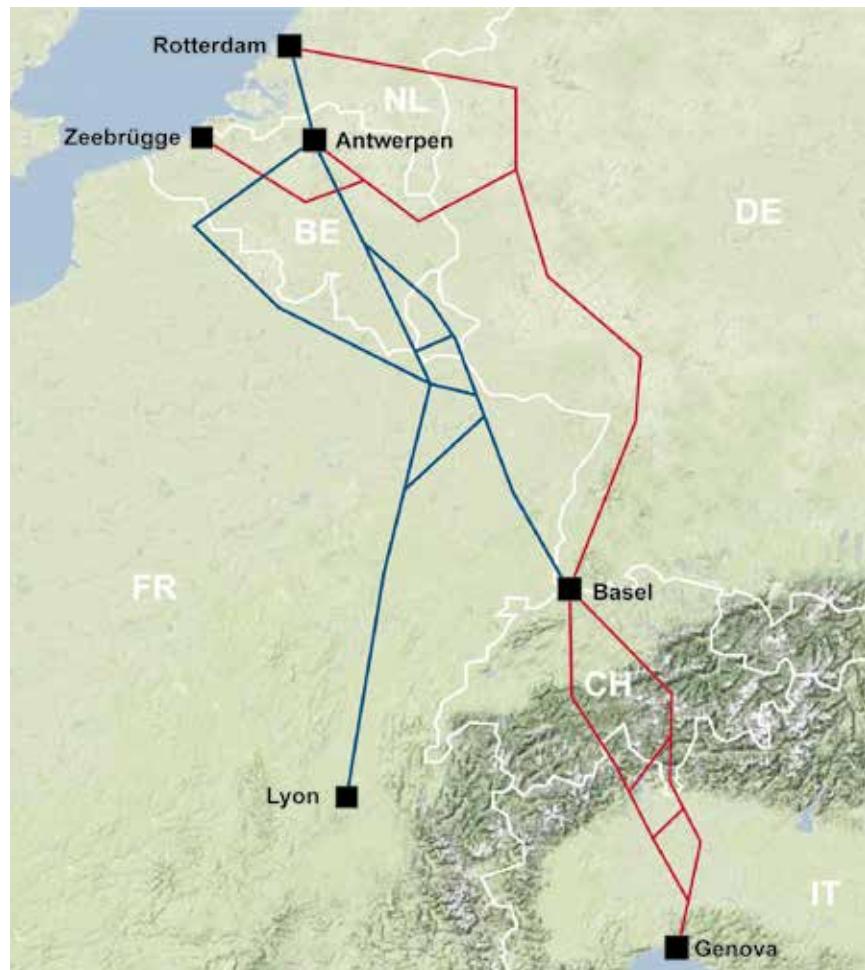
- Güterverkehrskorridor 1: Rhine-Alpine (Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam – Gotthard /Lötschberg – Genua);
- Güterverkehrskorridor 2: North Sea-Mediterranean (Rotterdam - Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon/Basel).

Die Schweiz erstellt, unterhält und betreibt die für das Funktionieren der Güterverkehrskorridore 1 und 2 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 angebotenen 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 dies die Bundesnetzagentur in Bonn, für den Güterverkehrskorridor 2 das Institut Luxembourggeois de Régulation in Luxembourg. Vorbehalten bleiben jedoch Klagen an die nationale Regulierungsstelle, wenn sie 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. Die SKE konnte die Vereinbarungen aus staatsrechtlichen Gründen nicht unterzeichnen, hat jedoch in einem Letter of Intent die Zusammenarbeit bei Klageverfahren zugesichert. Damit wird das diskriminierungsfreie Funktionieren der Güterverkehrskorridore gewährleistet, soweit die nationale Zuständigkeit gegeben ist.

Die SKE nimmt an den Koordinationssitzungen der Regulierungsstellen der Güterverkehrskorridore 1 und 2 teil.



Güterverkehrskorridore 1 und 2, welche die Schweizer Infrastrukturnetze miteinschliessen

(© 2009 Google Maps TM – Kartendaten © 2009 Tele Atlas)



## Ausblick

Eine kohärente und wirkungsvolle Wettbewerbsaufsicht ist in einem integrierten Bahnsystem, wie es die Schweiz kennt, eine wesentliche Rahmenbedingung, um die Zielsetzungen der Bahnreform 2.2 zu erreichen. Soll der Zugang zu einer monopolistischen und intensiv genutzten Infrastruktur möglichst gleichwertig erfolgen, muss bei künftigen Reformen und Liberalisierungen auf dem schweizerischen Eisenbahnmarkt deshalb der Kompetenzbereich des Regulators im Gleichschritt erweitert werden. Die Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur (EOBI) hat in ihrem Bericht vorgeschlagen, die Kompetenzen und Aufgaben der SKE zu erweitern, insbesondere bei der Umsetzung der Unterhalts- und Erneuerungsplanung der Infrastruktur sowie beim Zugang zu den sogenannten «essential facilities» wie Rangierbahnhöfe und Umschlaganlagen. Dies ist unabdingbar zur Stärkung des Wettbewerbs, der sich auch künftig im Güterverkehr intensivieren wird. Mit der Vernehmlassungsvorlage des Gütertransportgesetzes beabsichtigt der Bund, künftig ebenfalls den diskriminierungsfreien Zugang zu denjenigen Güterverkehrsanlagen zu gewährleisten, die finanziell von der Eidgenossenschaft gefördert werden. Die SKE soll als Wettbewerbsbehörde deshalb über den fairen und chancengleichen Zugang zu diesen Anschlussgeleisen und Umschlagsanlagen wachen.

2014 werden auch die ersten Erfahrungen mit dem Funktionieren der europäischen Güterverkehrskorridore vorliegen, an deren Schaffung die Schweizer Behörden und Eisenbahnunternehmen massgeblich beteiligt waren. Die SKE ist dabei zur Kooperation mit den europäischen Regulatoren verpflichtet. Zielsetzung ist, die Aufsicht und Überwachung der Trassenzuteilung auf diesen Korridoren zu koordinieren und damit das Funktionieren der internationalen Güterverkehrskorridore zu fördern.

Die SKE steht vor vielfältigen, aber auch spannenden Herausforderungen, denen sie sich engagiert und kompetent stellen wird.

**«Die Bahninfrastruktur wird immer intensiver genutzt. Als kohärente und wirkungsvolle Überwachungsbehörde kontrolliert die SKE den fairen und chancengleichen Zugang zu den knappen Ressourcen.»**

Patrizia Danoth Halter, Präsidentin



**Schiedskommission im Eisenbahnverkehr**  
Monbijoustrasse 51 A  
3003 Bern

Tel. +41 (0)58 462 55 84  
Fax +41 (0)58 463 54 75

[info@ske.admin.ch](mailto:info@ske.admin.ch)  
[www.ske.admin.ch](http://www.ske.admin.ch)

