



Tätigkeitsbericht 2017

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



Inhalt

Vorwort der Präsidentin	2
Management Summary	3
Rechtliche Grundlagen	4
Allgemeines	4
Tätigkeiten zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs	5
Klagen und Untersuchungen von Amtes wegen	5
Klageverfahren «Sonderrangierung»	5
Untersuchungen von Amtes wegen	6
Streckensperrung	6
Energiepreis (relativer Verbrauchswert) im LK Infrastruktur	7
Marktmonitoring	8
Allgemeines	8
Umsetzung Verfügung Energiepreis	8
Bahnstromverrechnung	8
Umsetzung GüTG	9
Aufsicht über die Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2018	9
Netzzugangsbedingungen 2018	10
Rangierbahnhöfe	10
Ausblick	10
Marktbeobachtung	11
Allgemeines	11
Die Schweizer Bahninfrastruktur	11
Der Personen- und Güterschienenverkehr in der Schweiz	13
Andere Themen	15
Internationales	16
European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	16
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	17
Güterverkehrskorridore (RFC)	17
Implementing Act (IA) on service facilities (Service- und Zusatzleistungen)	18
Die SKE	20
Kommission	20
Fachsekretariat	21
Ausblick	22
Glossar	23

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: Titelbild © ToniV_Switzerland; © Fotolia.com Seiten 1-9, 18-19, 22; Pixabay.com: Seiten 10-17, 20-21, 23-24; Portraitphotos © Dominique Nardon, Inoxsuisse imagine



Vorwort der Präsidentin

Zug um Zug hat die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) die Rahmenbedingungen für den Zugang zur Bahninfrastruktur sowie zu den vom Bund mitfinanzierten Anlagen des kombinierten Verkehrs und den Anschlussgleisen konkretisiert.

Da der Bund mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes¹ die Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs mangels Eigenwirtschaftlichkeit unterstützt, soll der Zugang nicht nur Eigentümern und Betreibern, sondern auch Dritten nach den Regeln der Transparenz und Nichtdiskriminierung offen stehen.

Mit einer Reihe von Entscheiden zu Untersuchungsverfahren gab die SKE zudem Anstoss zu Entwicklungen im Eisenbahnmarkt. Dies gilt vorab für das Verfahren zur Überprüfung des pauschalen Energiepreises gemäss LK. Die Branche hat im Rahmen der Einigungsverhandlungen die nach dem Buchstaben des Gesetzes vorgesehene aber nicht umgesetzte verursachergerechte Energiemessung ab Fahrdrift eingeführt. Weiter wurde der pauschale Energiepreis im Güterverkehr markant gesenkt.

Auf internationaler Ebene organisierte die SKE im September 2017 in Zürich das 1. Europäische Forum für Güterverkehrskorridore. Unter dem Eindruck des Streckenunterbruchs in Rastatt initiierte die SKE in Absprache mit den weiteren Regulatoren auf dem betroffenen Korridor ein Projekt, um die grenzüberschreitende Kooperation zwischen den nationalen Infrastrukturbetreibern (ISB) bei Notfällen und Betriebsunterbrüchen sowie Intervallplanung zu überprüfen und damit zu fördern.



Zur Stärkung des Wettbewerbs auf dem Schienenverkehrsmarkt sind auch künftig eine kohärente und wirkungsvolle Wettbewerbsaufsicht und ein effizienter Regulator erforderlich. Dass sämtliche Entscheide der SKE im Berichtsjahr ohne Weiterzug an die Rechtsmittelinstanz durch die betroffenen Unternehmen akzeptiert worden sind, stimmt für die Zukunft zuversichtlich.

Mein persönlicher Dank gilt den Kommissionsmitgliedern und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fachsekretariats, dem Generalsekretariat des UVEK und weiteren Behörden sowie den Marktteilnehmern, die die SKE in dieser herausfordernden Tätigkeit tatkräftig und konstruktiv unterstützen.

Patrizia Danioth Halter
Präsidentin

Management Summary

Die SKE gewährleistet als unabhängige Behördenkommission den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz sowie zu den privaten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und den Anschlussgleisen, die vom Bund mitfinanziert werden. Sie unterstützt damit das Funktionieren des Eisenbahnmarktes.

Die SKE hat 2017 insbesondere folgende **Untersuchungen und Klageverfahren** durchgeführt, die alle rechtskräftig erledigt sind:

- Im Klageverfahren wurde der Zuschlag «Sonderrangierung» für das Umsetzen von Streckenloks im Rangierbahnhof Chiasso untersucht. Aufgrund der zwei Stromsysteme, Gleichstrom und Wechselstrom, muss ein Lokwechsel bei nicht mehrfrequenzfähigen Loks vorgenommen werden. Die SKE hat die Klage eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) gegen den dafür verrechneten Zuschlag abgewiesen. Der Zuschlag gemäss LK war Vertragsbestandteil der Netzzugangsvereinbarung zwischen Klägerin und ISB. Weiter wurde der Zuschlag rechtsgleich berechnet und erhoben.
- Im Untersuchungsverfahren über die Streckensperrungen infolge von Bauarbeiten hat die SKE die Grundsätze zur Tragung von Mehrkosten definiert.
- Im Fall Energiepreis haben die ISB nach der systematischen Einführung der Ist-Verrechnung des Bahnstroms den Pauschaltarif für die Zuggattung 6 «Ferngüterzug» per 2017 um 25% von 22,6 auf 16,8 Wh je Bruttotonnenkilometer (Wh/Btkm) reduziert. Die SKE stellte jedoch eine diskriminierende Wirkung des pauschalen Energietarifs für die Zuggattung 6 «Ferngüterzug» fest. Dieser umfasst – abgesehen von den Traktorzügen – alle übrigen Güterverkehrsarten. Die SKE ordnete deshalb eine zusätzliche Differenzierung der Pauschale der Zuggattung 6 an, welche die ISB im LK 2019 umzusetzen haben (siehe auch Vorwort und «Energiepreis» Seite 7).

Im **Marktmonitoring** lag das Augenmerk auf der Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtung, den Zugang zu den privaten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs transparent und rechtsgleich zu gewährleisten. Die Publikation der technischen und betrieblichen Nutzungsangaben, des Verfahrens zur Kapazitätszuweisung, der Leistungen sowie Preise ist eine unabdingbare Voraussetzung zur diskriminierungsfreien Nutzung der Anlagen auch durch Dritte.

Die SKE analysiert im Kapitel zur **Marktbeobachtung** Kennzahlen zu den Verkehrsleistungen auch im internationalen Vergleich. Erstmals werden Aktionariat und Beteiligungen der Schweizer EVU erläutert.

Die **internationale Zusammenarbeit** der SKE war geprägt von der Initiative, die grenzüberschreitende Kooperation der ISB auf den Güterverkehrskorridoren (RFC) und damit auch von deren Aufsichtsbehörden zu fördern. Dazu überprüft die SKE zusammen mit weiteren Regulatoren die Notfall- und Intervallplanung auf nationaler Ebene und grenzüberschreitend auf dem RFC.

¹ GüTG; SR 742.41



Rechtliche Grundlagen

Allgemeines

Die SKE ist eine unabhängige Behördenkommission im Sinne von Art. 8a Abs. 3 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung². Gemäss Art. 40a^{bis} des Eisenbahngesetzes gewährleistet sie den diskriminierungsfreien Netzzugang, indem sie über Klagen von (EVU) entscheidet und von Amtes wegen Untersuchungen einleitet, wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang verhindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird³. Als marktorientierte Kommission beaufsichtigt und unterstützt sie massgeblich das Funktionieren des Marktes (Art. 8m Bst. b RVOV).

Die SKE ist seit dem 1. Januar 2000 tätig; ihre Mitglieder werden vom Bundesrat gewählt. Der Sitz der SKE ist Bern.

Administrativ ist die SKE seit Anfang 2012 dem GS-UVEK angegliedert.

Tätigkeiten zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs

Klagen und Untersuchungen von Amtes wegen⁴

Im Berichtsjahr wurde ein Klageverfahren durchgeführt und Untersuchungen abgeschlossen.

Klageverfahren «Sonderrangierung»

Am 27. Februar 2017 klagte das Eisenbahnverkehrsunternehmen X gegen die Infrastrukturbetreiberin Y wegen des Zuschlags Sonderrangierungen, der für das Umsetzen von Streckenloks in der L-Gruppe im Bahnhof Chiasso Smistamento erhoben wird. Die Klägerin beantragte festzustellen, dass sie den Zuschlag Sonderrangierungen gemäss Ziffer 2.3.4 des LK 2017 für das Umsetzen von Streckenloks im Bahnhof Chiasso Smistamento nicht schulde.

Der Rangierbahnhof Chiasso Smistamento verfügt über zwei Stromsysteme, ein Gleichstrom- und ein Wechselstromsystem. EVU im Transitverkehr zwischen Nord und Süd können den Rangierbahnhof mit einer mehrfrequenzfähigen Lok selbständig durchfahren. Bei den übrigen Loks, welche u.a. auch die Klägerin fährt, muss im Rangierbahnhof Chiasso Smistamento ein Lokwechsel vorgenommen werden.

Nachdem die Klägerin im Dezember 2015 eine Netzzugangsvereinbarung mit Y abgeschlossen hatte, wurde ihr für diese Leistung «Umsetzen der Streckenlok» gemäss LK 2017 ein Zuschlag von CHF 70.-- pro Rangierung in Rechnung gestellt. Im LK 2016 war das Umsetzen der Lok jedoch noch nicht enthalten und die Leistung durch die ISB wurde kostenlos erbracht.

Strittig waren insbesondere die Rechtmässigkeit des Zuschlages und die korrekte Mitteilung der Änderung im LK 2017.

Klage abgewiesen

Die SKE wies die Klage mit Verfügung vom 11. Dezember 2017 ab und stellte fest, die Infrastrukturbetreiberin Y habe der Klägerin X zu Recht den Zuschlag für die Sonderrangierung ab dem Jahresfahrplan 2017 verrechnet. Dies aus den folgenden Gründen:

1. Mit der Unterzeichnung der Netzzugangsvereinbarung im Dezember 2015 informierte Y die Klägerin darüber, dass der LK einen integrierenden Vertragsbestandteil darstellt und online aufgeschaltet sei. Die Klägerin konnte somit vor Vertragsunterzeichnung die LK 2016 und 2017 auf dem Internet abrufen und die für sie massgeblichen Inhalte zur Kenntnis zu nehmen.

2. Materiell stellte die SKE fest, dass der Zuschlag in Bezug auf Sonderrangierungen gemäss LK 2017 rechtmässig ist. Der Zuschlag wird für das Umsetzen der Lok rechtsgleich berechnet und erhoben. Die Diskriminierungsfreiheit ist somit gewährleistet.

Die Verfügung ist per 31. Januar 2018 rechtskräftig.

² RVOV; SR 172.010.1

³ EBG; SR 742.101

⁴ <https://www.ske.admin.ch/de/themen/gesetzlicher-auftrag/>



Untersuchungen von Amtes wegen⁵

Streckensperrung

Im Rahmen von Bauarbeiten an der Infrastruktur werden Strecken für den Verkehr gesperrt. Um den Personenverkehr aufrecht zu erhalten, erfolgen Umleitungen oder Ersatzbeförderungen, z.B. mittels Ersatzbussen. Die dadurch verursachten Mehrkosten werden nach Art. 11b NZV⁶ und der Richtlinie «Streckensperrungen» gemäss Art. 11b NZV des BAV zwischen EVU und ISB wie folgt aufgeteilt:

- Bei rechtzeitiger Bekanntgabe der Sperrung trägt die ISB die Mehrkosten, die dem EVU entstehen.
- Bei nicht rechtzeitiger Bekanntgabe übernimmt die ISB zusätzlich die betrieblichen Aufwendungen und Mindererlöse.
- Geringfügige Beträge werden nicht ersetzt (Art. 11b Abs. 2 NZV).

Seit 2014 bestehen zwischen BLS Netz AG und SBB Infrastruktur einerseits und BLS AG andererseits Differenzen bezüglich der Kriterien zur Bestimmung von geringfügigen Kosten.

Im Jahr 2015 gelangte die BLS AG an die SKE mit dem Gesuch um Einleitung einer Untersuchung von Amtes wegen über die korrekte Umsetzung und Anwendung von Art. 11b NZV und der BAV-Richtlinie. Strittig war zwischen EVU und ISB insbesondere, bis zu welchem Betrag Kosten als geringfügig gelten und deshalb durch das EVU zu tragen seien.

Grundsätze definiert

Die SKE definierte mit Verfügung vom 12. Mai 2017 folgende Grundsätze:

- Die ISB tragen grundsätzlich die Mehrkosten für Ersatzbeförderungen und Umleitungen, die den Eisenbahnverkehrsunternehmen entstehen.
- Geringfügige Mehrkosten, betriebliche Aufwendungen und Mindererlöse zahlt das EVU.
- Die ISB haben sich bei der einzelfallweisen Beurteilung der Geringfügigkeit der Mehrkosten, betrieblichen Aufwendungen und Mindererlöse auf sachliche Kriterien, wie die Ergebnisverschlechterung gegenüber der RPV-Offerte, zu stützen. Diese Kriterien sind rechtsgleich und nichtdiskriminierend anzuwenden.
- Geringfügigkeit liegt nur in Ausnahmefällen vor.
- Die EVU müssen den Nachweis über die entstandenen Kosten und Mindererlöse erbringen.
- Diese sind dementsprechend neu zu prüfen.

Die SKE hat in der Folge angeordnet, dass die von der BLS AG gerügten Kostenentscheide durch die ISB gestützt auf diese Grundsätze neu zu beurteilen seien.

Der Entscheid ist rechtskräftig und das Untersuchungsverfahren abgeschlossen.

⁵ <https://www.ske.admin.ch/de/dokumentation/entscheide/abgeschlossene-verfahren/>

⁶ NZV; SR 742.122

Energiepreis (relativer Verbrauchswert) im LK Infrastruktur

BLS Cargo AG hat im Mai 2013 die SKE um Prüfung einer möglichen Diskriminierung in der Anwendung des relativen Verbrauchswertes für Güterzüge gemäss LK der ISB ersucht.

Der LK enthält für die Güterverkehrszüge neben der Zuggattung «Traktorgüterzug» lediglich eine weitere für Ferngüterzüge, die alle übrigen Güterverkehrsarten umfasst. Der Personenverkehr ist im Gegensatz dazu in fünf Zuggattungen unterteilt.

Methoden und Grundlagen überprüft

Seit 1. Januar 2013 ist gemäss Art. 20a Abs. 3 NZV in Verbindung mit Art. 3 Abs. 3 NZV-BAV der Stromverbrauch mit Installationen auf den Fahrzeugen effektiv zu messen. Die Mehrheit der EVU verzichtet aber auf diese Ist-Messung und wendet stattdessen den relativen Verbrauchswert gemäss LK als Pauschale an.

Die SKE erteilte der EPFL den Auftrag, die Berechnungsmethoden und -grundlagen für die Bestimmung des Energiepreises je Zuggattung zu untersuchen. Das Gutachten kommt zum Schluss, dass schwere Güterzüge auf langen Distanzen ohne Halt in der Regel einen geringeren Energieverbrauch aufweisen, als in der Zuggattung 6 «Ferngüterzug» mit dem pauschalen Energieansatz verrechnet wird.

Während der darauf eröffneten Untersuchung von Amtes wegen erzielte die SKE mit den Netzbetreiberinnen und den beteiligten Güterverkehrsunternehmen eine Teileinigung, die sie mit Verfügung vom 1. November 2016 genehmigte:

1. Gestützt auf das von SBB Infrastruktur und BLS Cargo lancierte Pilotprojekt «verbrauchsabhängige Verrechnung Bahnstrom (VVB)» wird die Ist-Verrechnung auf Ende 2015 eingeführt.
2. SBB Infrastruktur hat den pauschalen Energieansatz für die Zuggattung 6 «Ferngüterzug» im LK 2017 um 25% auf 0.0168 kWh pro Btkm gesenkt.

Diskriminierende Wirkung überprüft

In einem weiteren Schritt hat die SKE die diskriminierende Wirkung des geltenden pauschalen Energieansatzes der Zuggattung 6 «Ferngüterzug» überprüft. Eine zweite von der SKE in Auftrag gegebene Studie zeigt auf, dass spezifische Faktoren wie Gewicht, Topologie, Anzahl Halte und Traktion einen signifikanten Einfluss auf den Energieverbrauch haben. Diese Faktoren sind daher bei der Festsetzung der relativen Verbrauchswerte der Zuggattung 6 «Ferngüterzug» angemessen zu berücksichtigen.

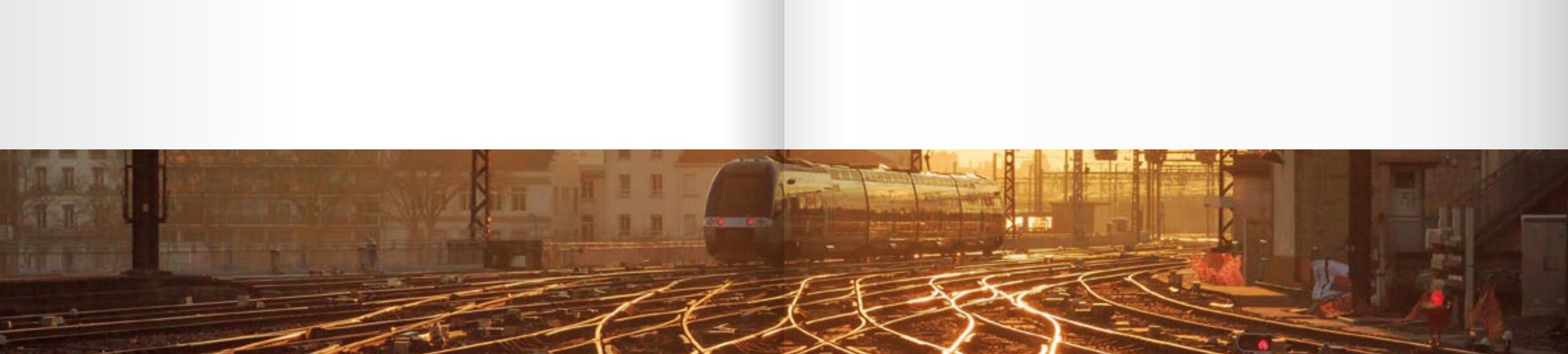
Die SKE stellte mit Verfügung vom 8. Juni 2017 fest:

1. Ein einheitlicher, pauschaler Energieansatz für alle in der Zuggattung 6 «Ferngüterzüge» zusammengefassten Güterverkehre, der einzigt nach dem Kriterium des Vorliegens einer Rekuperationsbremse differenziert, verletzt den diskriminierungsfreien Netzzugang gemäss Art. 9a Abs. 1 EBG in Verbindung mit Art. 10 Abs. 1 NZV und Art. 18 Abs. 3 NZV.
2. Eine zusätzliche Differenzierung des pauschalen Energieansatzes der Zuggattung 6 im LK 2019 wird angeordnet. SBB Infrastruktur ist gehalten, dies umzusetzen.

Der Entscheid ist rechtskräftig.

Energietarif reduziert

Das Untersuchungsverfahren hat die Umsetzung der gesetzlich vorgesehenen Messung ab Fahrdrahl veranlasst und zu einer Reduktion des pauschalen Energietarifs im Güterverkehr von 25% geführt. Die Umsetzung der angeordneten Massnahmen zur Gewährleistung einer diskriminierungsfreien Energiepauschale wird im Rahmen des Marktmonitorings begleitet und geprüft.



Marktmonitoring

Allgemeines

Die SKE konzentriert sich bei der Marktaufsicht auf die systematisierte Nachverfolgung von diskriminierungsrelevanten Interaktionen zwischen ISB und EVU. Sie orientiert sich dabei an den gesetzlich definierten Pflichten. Es sind dies:

- die Überprüfung der von den ISB jährlich publizierten Netzzugangsbedingungen,
- die Aufsicht über die Trassenvergabe im Jahresfahrplan,
- Beobachtung von Schnittstellen in den Rangierbahnhöfen zwischen EVU und ISB.

Bei der Festlegung ihrer Tätigkeit konzentriert sich die SKE auf drei Schwerpunkte:

- die Änderungen der Gesetzesgrundlagen,
- den Vollzug von rechtskräftig abgeschlossenen Untersuchungsverfahren sowie
- aktuell auftretende Entwicklungen oder Fragen innerhalb der Bahnbranche.

2017 beaufsichtigte die SKE die Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs auf privaten Terminals des kombinierten Verkehrs (KV-Terminals), welche vom Bund mit Investitionsbeiträgen gefördert wurden. Diese Pflicht der betroffenen Betreiber ist seit dem 1. Juli 2016 im Gütertransportgesetz⁷ festgelegt.

Umsetzung Verfügung Energiepreis

Der Bund ist bestrebt, den Bahnstromverbrauch künftig nicht mehr pauschal, sondern grösstenteils auf reale Verbrauchsmeßungen der einzelnen Züge abzustützen. Durch finanzielle Anreize werden die EVU motiviert, ihre Lokomotiven mit Messgeräten auszurüsten. Seit 2014 haben einzelne EVU bei Teilen ihrer Flotte solche eingebaut. Die Migration erfolgt bisher aber bei der Mehrheit der Betreiber nicht nach Zeitplan, sondern mit einer markanten Verzögerung.

Trotz der vom Bund finanziell geförderten Ausrüstung der Lokomotiven mit Messapparaten bleiben die ISB verpflichtet, die Verrechnung des Bahnstroms nach pauschalen Erfahrungswerten für einzelne Zugskategorien zu ermöglichen. Im Unterschied zum Personenverkehr differenzieren die grossen ISB den Energieverbrauch im Güterverkehr heute lediglich in zwei Kategorien: Nahgüterzüge (sog. «Traktorgüterzüge») und Ferngüterzüge (siehe dazu auch die Ausführungen in Kapitel «Klageverfahren <Sonderrangierung>», Seite 5). Mit ihrem Entscheid vom 8. Juni 2017 hat die SKE die ISB verpflichtet, den pauschalen Energieverbrauchswert für Ferngüterzüge ab 2019 zu differenzieren.

Bahnstromverrechnung

Am 1.11.2016 genehmigte die SKE eine zwischen den Netzbetreiberinnen und den Güterverkehrsunternehmen abgeschlossene Vereinbarung, wonach die Netzbetreiberinnen der SKE bis 31.12.2015 ein mit den Netbenutzerinnen erarbeitetes Konzept zur Anpassung des pauschalen Energieansatzes mindestens für die Zuggattung 6, «Ferngüterzug» im LK 2018 (Ziffer 1.5 relative Verbrauchswerte je Zuggattung) zur Genehmigung vorlegen müssen.

Aufsicht über die Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2018

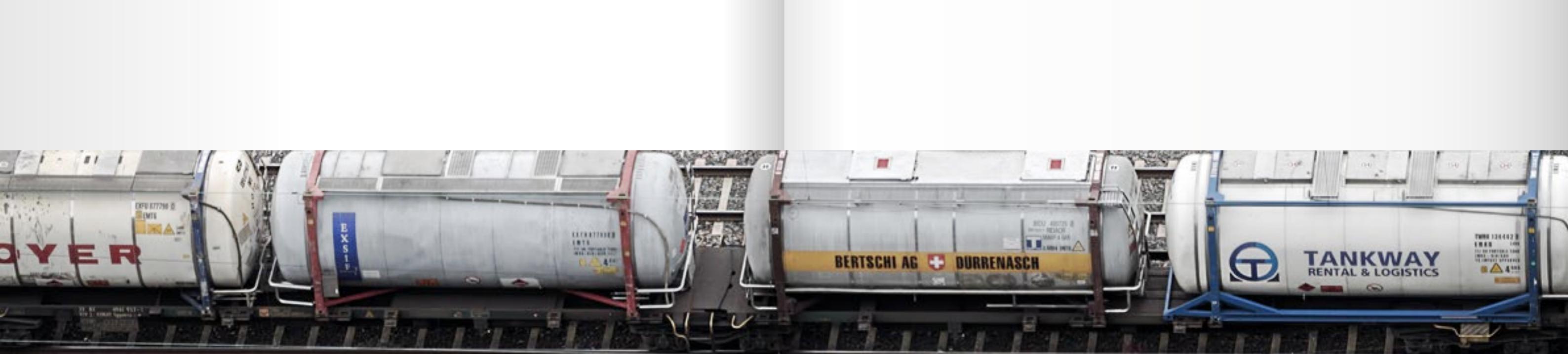
Auch 2017 haben sich die SKE und die Trasse Schweiz AG (Trasse.ch) über den Verlauf und die wichtigsten Fragestellungen bei der Kapazitätsvergabe für das Fahrplanjahr 2018 ausgetauscht.

Der Trassenzuteilungsprozess erfolgte erstmalig nach den Prioritätsregeln des Netznutzungsplans (NNP). Der NNP legt vorgängig ein gesichertes Minimalangebot für den Personen- und Güterverkehr fest. Darüber hinaus eingehende Trassenanfragen werden im Rahmen der Restkapazitätenregelung zugeteilt.

Die intensive Nutzung des Schweizer Bahnnetzes widerspiegelt sich in den total 15'200 Trassenanträgen. Bei den mehr als 300 Bestellkonflikten konnten überall Alternativen gefunden und die Konflikte gelöst werden.

Beeinflusst war der Trassenvergabeprozess von der Konzessionserneuerung für den Personenfernverkehr (FV) ab 2018. Die Prüfung der eingegangenen Offerten erfolgte durch das BAV erst im Herbst 2017, nachdem die definitive Trassenzuteilung bereits abgeschlossen war. Zwei Bahnunternehmen hatten vorgängig für einzelne FV-Strecken konkurrierende Trassenanträge gestellt. Um eine Pattsituation zu vermeiden, zog einer der beiden Player seine Anträge zurück. Mittlerweile sind die Offerten der beiden EVU beim BAV eingegangen. Dieses hat die bestehende FV-Konzession um zwei Jahre bis Ende 2019 verlängert. Ein Entscheid über die definitive Neuvergabe soll 2018 gefällt werden.

⁷ GüTG; SR 742.41



Netzzugangsbedingungen 2018

Die SKE prüfte im Berichtsjahr die Netzzugangsbedingungen der wichtigsten Schweizer ISB für das Fahrplanjahr 2018. Aufgrund der Teilnahme in Sachen Energiepreis vom 9. November 2015 reduzierten die Herausgeber des LK 2018 die für den Güterverkehr massgeblichen relativen Energieverbrauchswerte um rund 25% (siehe auch Kapitel «Energiepreis (relativer Verbrauchswert) im LK Infrastruktur», Seite 7). Dazu erfolgte zwischen der SKE und den Vertretern der grossen ISB im Vorfeld der Publikation ein intensiver Austausch.

Die restlichen Änderungen in den Nutzungsbedingungen gaben seitens der SKE zu keinen Bemerkungen Anlass.

Rangierbahnhöfe

Seit 2014 hat SBB Infrastruktur als einziger Betreiber von Rangierbahnhöfen (RB) organisatorische und prozessuale Optimierungen auf diesen Anlagen vorgenommen. In den Anlagen Limmattal und Lausanne führte sie ein neues Betreibermodell ein. Dem Hauptnutzer SBB Cargo wurde die Verantwortung für die Führung der Anlagen sowie die Gewährung des operativen Leistungsangebotes übertragen. Diese beiden RB sind das Rückgrat des schweizerischen Einzelwagenladungsverkehrs. Im RB Buchs zog sich SBB Infrastruktur 2017 gänzlich aus der operativen Rangierdienstleistung zurück und kauft diese Services neu bei SBB Cargo ein.

In den beiden grenznahen Anlagen Basel und Chiasso bleiben die bisherigen Verantwortlichkeiten zurzeit bestehen. SBB Infrastruktur informierte die SKE im Berichtsjahr über die Entwicklung der RB-Landschaft. Daneben nahm die SKE an einem Prozessaudit im RB Chiasso teil. Dieser Augenschein wurde zur Gewinnung von Erkenntnissen bei der Erhebung und Verrechnung von Leistungen genutzt, die SBB Infrastruktur im RB erbringt.

Der gut etablierte Austausch mit SBB Infrastruktur wird in geeigneter Form weitergeführt.

Ausblick

Die SKE wird 2018 den eingeschlagenen Weg im Marktmonitoring weiterverfolgen. Dazu gehört die Weiterführung der laufenden Dossiers «Energiepreis» und «Gewährung des Netzzugangs auf privaten KV-Terminals». Außerdem widmet sich die SKE im Rahmen eines Arbeitsschwerpunkts der themenbezogenen Kooperation zwischen den ISB auf dem Güterverkehrskorridor 1.

Marktbeobachtung

Allgemeines

Die Marktbeobachtung verschafft einen Gesamtüberblick über die Schweizer Bahnlandschaft und liefert allgemeine Analysen wettbewerbsrelevanter Ereignisse.

Die Schweizer Bahninfrastruktur

Die Bahnlandschaft Schweiz ist geprägt von einer Vielfalt unterschiedlicher Anlagen. Die Gesamtlänge des Schienennetzes beträgt knapp 5200 km. Das Schmalspurnetz macht dabei 1400 km aus, während das Normalspurnetz eine Länge von 3800 km aufweist. Das mit 3089 km längste Normalspurnetz ist im Besitz der SBB, dahinter folgt mit grossem Abstand das 420 km lange Normalspurnetz der BLS-Gruppe. Der grösste Teil des Schmalspurnetzes, nämlich knapp 400 km, befindet sich im Besitz der Rhätischen Bahn. Abbildung 1 unten illustriert das Normal- und Schmalspurnetz der Schweiz.

Folgende Zahlen vermitteln ein präziseres Bild der Bahninfrastruktur und ihrer Nutzung:

Normalspur

Streckennetzlänge	3930 km
Anzahl ISB	15
Zug-Kilometer	195 Mio.
Bruttotonnenkilometer	80 Mrd.

Schmalspur

Streckennetzlänge	1332 km
Anzahl ISB	43



Abbildung 1:
Normal- und Schmalspurnetz der Schweiz



Die Schweizer Bahninfrastruktur wird immer intensiver genutzt. Zwischen 2013 und 2016 erhöhte sich die Nutzung durch die Personen- und Güterverkehrs-EVU (ausgedrückt in Zug-km auf dem Normalspurnetz)⁸ um 5 % bezogen auf das gesamte Verkehrsaufkommen. Dabei wuchs der regionale Personenverkehr mit 8,2 % stärker als der Personenfernverkehr (2,1 %) und der Güterverkehr (1,5 %).

Entwicklung des Schienenverkehrs in der Schweiz 2013 – 2016

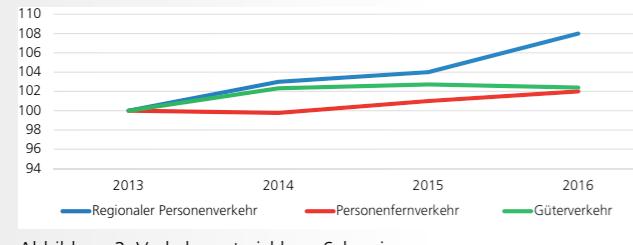


Abbildung 2: Verkehrsentwicklung Schweiz

Gemäss einer Auswertung von IRG-Rail⁹ weist die Schweiz im Vergleich mit den 28 EU-Ländern hinter den Niederlanden die zweithöchste Netznutzungsintensität auf. Gemessen wird diese Kenngröße als Zug-Kilometer pro Netzkilometer pro Tag. Die Abbildung zeigt auch die entsprechenden Anteile des Güter- und Personenverkehrs.

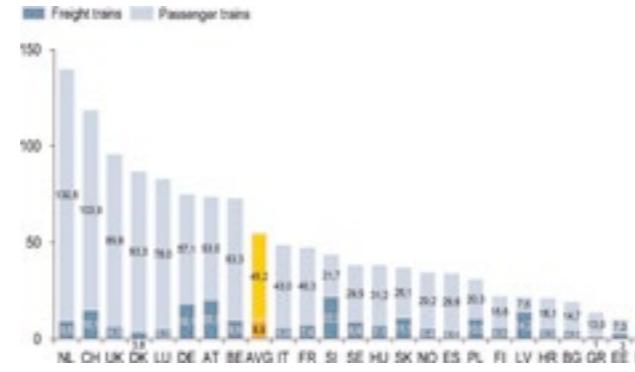


Abbildung 3: Netznutzungsintensität 2015 in Zugkm pro Netzkm und Tag (Quelle IRG-Rail Marketmonitoring Report 2016)

⁸ Die Datenbasis deckt rund 95 % des Normalspurnetzes ab. Sie berücksichtigt folgende Unternehmen: SBB Infrastruktur, BLS Netz AG, SOB Infrastruktur, Thурбо, Sensetalbahn AG und Hafenbahn Schweiz AG.

⁹ 2015 – Fifth IRG-Rail Market Monitoring Report, <https://irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/135,2017.html>

Personen- und Güterverkehr im Schweizer Schienennetz

Die schweizerische Bahnlandschaft ist sehr vielfältig. Im Jahr 2017 verfügten 88 EVU über eine Sicherheitsbescheinigung des BAV¹⁰ und waren somit berechtigt, Verkehre auf dem Netz zu fahren.

Laut einer internen Auswertung stellen 56 EVU den regelmässigen Personenverkehr sicher (konzessionierter Verkehr), davon 5 sowohl auf dem Normal- als auch auf dem Schmalspurnetz. Im unregelmässigen Personen-Charterverkehr sind 16 EVU tätig.

Das Aktionariat dieser EVU setzt sich generell mehrheitlich aus Verwaltungseinheiten des Bundes, der Kantone und der Gemeinden sowie aus einigen Schweizer Transportunternehmen zusammen und hat sich in den vergangenen Jahren nicht wesentlich verändert. Die EVU selbst halten ebenfalls Beteiligungen, und zwar mehrheitlich an Schweizer Unternehmen.

Der Schienenpersonenverkehr¹¹ wächst seit 2013 ununterbrochen. Trotz des intensiven Wettbewerbs durch andere Verkehrs-träger stieg die Zahl der Personentrips zwischen 2013 und 2016 um 14 % von 571 Millionen auf 655 Millionen.

	Milliarden Personenkilometer	Millionen Personentrips	Millionen Zug-Kilometer
2013	19	571	181
2014	20	581	188
2015	20	592	190
2016	21	655	200

Abbildung 5: Verkehrsleistung Personenverkehr

Im Bereich des Güterverkehrs auf dem Normalspurnetz sind 17 EVU im Transitverkehr tätig und 5 EVU im Binnenverkehr. 8 EVU führen Dienst- und Messfahrten durch. Ferner befördern 3 EVU Güter auf dem Schmalspurnetz.

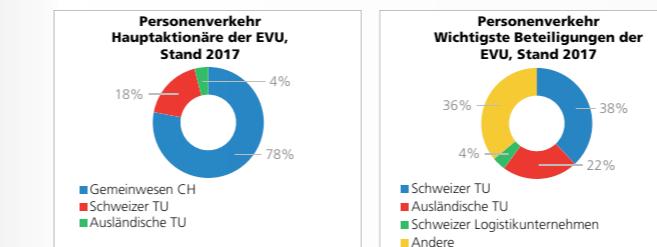
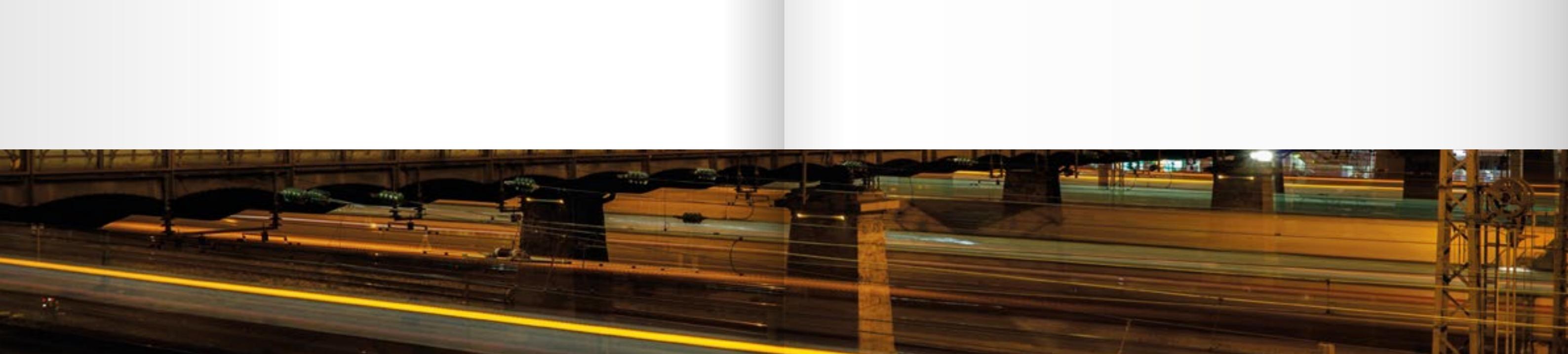


Abbildung 4: Wichtigste Aktionäre und Beteiligungen EVU im Personenverkehr

¹⁰ Datenquelle: BAV, Sektion Zulassungen und Regelwerke

¹¹ Die Werte umfassen die folgenden EVU: Appenzeller Bahnen AG, BDWM Transport AG, Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren AG, BLS AG, Baselland Transport AG, Berner Oberland-Bahnen AG, Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA, DB Fernverkehr AG, Deutsche Bahn Regio AG, Société per le Ferroviaire Autolinee Ticinesi (FART) Società Anonima, Frauenfeld–Will–Bahn AG, Transports de la région Morges–Bièvre–Cossonay SA, Montreux–Berner Oberland–Bahn AG, Transports Montreux–Vevey–Riviera SA, Compagnie du Chemin de fer Nyon – St-Cergue – Morez SA, Oensingen–Balsthal–Bahn AG, Regionalverkehr Bern–Solothurn AG, Rhätische Bahn AG (RhB), SBB GmbH, Schweizerische Südostbahn AG (sob), Freiburgische Verkehrsbetriebe Verkehr AG (TPF Trafic), TRAVYS Transports Vallée-de-Joux – Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix SA, Transports Publics Neuchâtelois SA (transN), Wynental- und Suhrentalbahn AG (WSB), SBB AG, RegionAlps, Zentralbahn AG (zb), Thürbo, Tilo und SBB GmbH.



Das Aktionariat der Güterverkehrs-EVU setzt sich hauptsächlich aus schweizerischen und ausländischen Transportunternehmen zusammen. Die Güterverkehrs-EVU selbst halten ebenfalls Beteiligungen, und zwar mehrheitlich an ausländischen Unternehmen. In den vergangenen Jahren haben zwei wesentliche Veränderungen stattgefunden: 2010 gliederte SBB Cargo ihre Aktivitäten im Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse aus und bildete die Tochtergesellschaft SBB Cargo International AG. Dessen Kerngeschäft sind Traktionsdienstleistungen für den kombinierten Verkehr und der Ganzzugsverkehr im alpenquerenden Korridor durch die Schweiz mit Verbindungen zwischen den Umschlagterminals für den kombinierten Verkehr (KV) und den Häfen nördlich und südlich der Alpen. In Italien und Deutschland führt SBB Cargo International je eine Tochterfirma. Die zweite bedeutende Veränderung war der Erwerb einer 45 %-igen Beteiligung an BLS Cargo AG durch SNCF Logistics im Jahr 2017 mit dem Ziel, den grenzüberschreitenden Güterverkehr auszubauen.

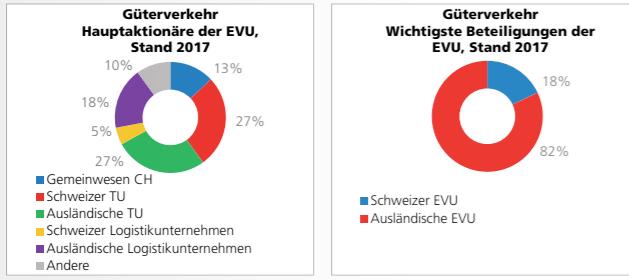


Abbildung 6:
Wichtigste Aktionäre und Beteiligungen EVU im Güterverkehr

Die nachstehende Abbildung 7 bietet eine Übersicht über die Leistungen des Schienengüterverkehrs zwischen 2013 und 2016¹². Die Volumen des Binnengüterverkehrs sowie der Ein- und Ausfuhren blieben relativ stabil. Grund dafür ist der Personenverkehr, der praktisch keinen Raum für zusätzliche Verkehre lässt. Seit mehreren Jahren verzeichnet der Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse eine stärkere Entwicklung. Der starke Franken (Aufhebung des Mindestwechselkurses durch die SNB im Januar 2015) hat das Volumenwachstum auf den verschiedenen Märkten ebenfalls gebremst.

Milliarden Nettotonnenkilometer Binnen	Millionen Zug-Kilometer			
	Import	Export	Transit	
2013	2.93	1.10	0.32	6.46
2014	3.15	0.98	0.27	8.27
2015	2.80	1.15	0.33	8.63
2016	3.07	0.92	0.35	8.14

Abbildung 7: Verkehrsleistung Güterverkehr

Weitere Themen

Fernverkehrskonzession in der Schweiz

Das Fachsekretariat der SKE stellt fest, dass die Erneuerung der Konzessionen für den Fernverkehr nicht auf den Trassenvergabe-Prozess abgestimmt ist (die Frist für diesen endete am 10. April 2017). Tatsächlich haben sowohl die SBB als auch die BLS für gewisse Fernverkehrsstrecken Trassen bei Trasse Schweiz AG bestellt. Da die Frist für die Erneuerung der Konzession später endete als diejenige für die Trassenvergabe (Konflikt zwischen den beiden Verfahren) und jeweils nur ein Gesuch berücksichtigt werden kann, haben sich SBB und BLS darauf verständigt, dass dasjenige EVU, das keine Konzession für die fragliche Strecke erhält, seine Bestellung annulliert und die Trassen somit für die neue Konzessionsinhaberin verfügbar sind.

Ausblick

Das Fachsekretariat der SKE wird die Marktbeobachtung gemäss dem in den Vorjahren definierten Konzept im Jahr 2018 fortsetzen. Die Faktenblätter (Infrastruktur, Personen- und Güterverkehr) werden ergänzt und Ende Jahr neu aufgelegt, und ein allgemeiner Marktbericht wird der SKE vorgelegt. Darüber hinaus wird eines oder zwei Themen in Verbindung mit dem Marktmonitoring bearbeitet.

¹² Die Werte umfassen die folgenden EVU: SBB Cargo International, BLS Cargo AG, SBB Cargo AG, Crossrail AG, DB Cargo Schweiz GmbH, DB Cargo Deutschland AG, railCare AG, Rhätische Bahn AG (RhB), Transalpin Eisenbahn AG und TX Logistik GmbH.



Internationales

European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

ENRRB wurde 2013 aufgrund der Überarbeitung des EU-Rechtsrahmens¹³ gegründet. Die dort vertretenen europäischen Regulierungsstellen sowie die EU-Kommission tauschen sich an regelmässigen Treffen über grenzüberschreitende Themen der Eisenbahnregulierung aus. ENRRB dient der Kooperation der Regulierungsstellen.

Die SKE ist als Beobachterin eingeladen und nimmt an den Plenumsitzungen teil.

2017 standen bei den Treffen folgende Themen im Vordergrund, die einen Bezug zur SKE haben:

- Die EU-KOM wünscht eine Richtlinie zur Kooperation zwischen den nationalen Regulatoren. Diese erachten das als unnötig, da der geringe Wettbewerbsgrad und die Performance der Branche nicht von der Kooperation unter den Regulierungsstellen abhängen.
- Die EU-KOM bemängelt, dass die europäischen ISB nur für ca. 40% ihrer Linien die entsprechenden Lichtraumprofile im Infrastrukturregister publiziert haben. Dieser Zustand ist insbesondere aus Sicht des Güterverkehrs hinderlich, da dort teilweise Transporte mit unklaren Profilansprüchen ausgeführt werden. Die EU will mit der Redaktion eines Implementing Acts die ISB verpflichten, die Lichtraumprofile zu publizieren und bei ungewöhnlichen Transporten ein transparentes und schnelles Verfahren zur Prüfung der Trassenvergabe einzuführen.

ren. Unter anderem soll es den EVU zukünftig möglich sein, eigene Profilmessungen für Strecken durchzuführen, wenn ihnen vom ISB die Nutzung aus profiltechnischen Gründen untersagt wird. Die Regulatoren sollen die EVU-Messdaten validieren, bevor diese durch den ISB publiziert werden. Die sachliche Zuständigkeit der RB ist umstritten.

- Die Performance der neun Güterverkehrskorridore ist aus Sicht der EU-KOM nicht zufriedenstellend. Die EU-KOM erwartet von den Regulatoren ein verstärktes Monitoring, um die Gründe dafür herauszufinden. Die SKE beteiligt sich an diesen Arbeiten und hat ein Projekt initiiert, das zu einzelnen Themen einen vertieften Einblick in die Abläufe und das Störungsmanagement erlaubt (siehe Kapitel «Güterverkehrskorridore», Seite 17).

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)¹⁴

IRG-Rail ist die Vereinigung von aktuell 31 Bahnregulatoren. Zusammen mit vier anderen nationalen Regulationsbehörden gehörte die SKE 2011 zu den Gründungsmitgliedern.

Die internationale Zusammenarbeit der Bahnregulatoren bezieht die Förderung eines einheitlichen europäischen Bahninnenmarktes. Die Regulationsbehörden tauschen sich in thematisch gegliederten Arbeitsgruppen über die nationale Umsetzung der europäischen Gesetzgebung aus. Außerdem erarbeitet IRG-Rail gemeinsame Stellungnahmen im Hinblick auf die Weiterentwicklung der europäischen Eisenbahnregulation.

Die SKE vertritt an den Plenarversammlungen von IRG-Rail die Interessen des Schweizer Regulators, um vorab in den Bereichen Netzzugang und Serviceeinrichtungen optimale gemeinsame Lösungen zu entwickeln. Sie arbeitet aktiv in der Working Group (WG) «Access» mit, die Fragen des Netzzugangs analysiert und Lösungsvorschläge erarbeitet. Dieses Gremium ist inhaltlich auch zuständig für Fragen beim Aufbau und der Nutzung der europäischen Güterverkehrskorridore. Die WG «Access» definierte 2017 Schlüsselkennzahlen (KPI). Mit den KPI können Angebot und Nutzung der offerierten Trassen sowie die Performance der Corridor One-Stop-Shop Organisation zwischen den neun Korridoren künftig im Sinne eines Benchmarking verglichen werden.

Es handelt sich vorrangig um die KPI zum Trassenangebot, zur -bestellung, der -zuteilung und zur -nutzung.

Güterverkehrskorridore (RFC)

Auf Basis der Richtlinie 913/2010 definierte die EU insgesamt neun Korridore, auf welchen der Schienengüterverkehr gezielt gefördert werden soll. Die Richtlinie verpflichtet die nationalen ISB pro Korridor gemeinsam dazu, grenzüberschreitende, harmonisierte Trassenkapazitäten (Pre-arranged Paths – «PaP») zu konstruieren und dem Markt anzubieten. Dazu etablierte sie auf allen Korridoren eine gemeinsame Organisation, den «Corridor One-Stop-Shop (C-OSS)». Seitens ISB fungiert er als Nahtstelle für alle Kundenbedürfnisse.

Allgemein zielt die EU darauf ab, die Zusammenarbeit innerhalb der Branche, d.h. unter den ISB sowie zwischen ISB und den vielen Stakeholdern wie EVU, Terminal- und Hafenbetreiber oder KV-Operators zu stärken.

Die Schweiz ist an zwei Güterverkehrskorridoren beteiligt:

- RFC 1 («Rhine-Alpine»)
Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam – Duisburg – Basel – Gotthard/Lötschberg-Simplon – Mailand – Genua
- RFC 2 («North Sea – Mediterranean»)
Rotterdam/Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon/Basel Rangierbahnhof

¹³ Richtlinie 2012/34 (EU); Neufassung (Recast)

¹⁴ <https://www.irg-rail.eu/>



«Rastatt» und die Folgen daraus

2017 prägte der Streckenunterbruch südlich von Karlsruhe auf dem Korridor 1 die Diskussion. Nach einer plötzlichen Gleisabsenkung bei Rastatt musste die Strecke zwischen August und Oktober 2017 für beinahe zwei Monate total gesperrt werden. Dies führte insbesondere im Güterverkehr zu weitreichenden Beeinträchtigungen. Verschiedene Umleitungsstrecken in Deutschland standen aufgrund baulicher Massnahmen nicht oder nur teilweise zur Verfügung. Technische und betriebliche Einschränkungen auf Alternativrouten über Frankreich waren weiter limitierende Kapazitätsfaktoren.

Im September 2017 organisierte die SKE in Zürich das 1. Europäische Forum für Güterverkehrskorridore gemäss «Rotterdam Declaration» vom Mai 2016. Das Forum diente als Workshop zwischen den Bahnregulatoren und den verschiedenen Interessengruppen auf den Korridoren. Die von den Einschränkungen in Rastatt stark betroffenen Stakeholder analysierten zusammen mit dem C-OSS, den Regulatoren und der EU-Kommission die Schwierigkeiten und Hindernisse bei der Bewältigung des Streckenunterbruchs.

Als Konsequenz aus diesem aussergewöhnlichen Ereignis werden an verschiedenen Fronten Kenntnisse gesichert und mögliche Massnahmen abgeleitet. Die Bundesnetzagentur leitete eine Untersuchung zu Rastatt ein. Die SKE initiierte auf internationaler Ebene die Überprüfung der Kooperation zwischen den nationalen ISB mit Schwerpunkt Notfall- und Intervallplanung. Die auf dem RFC 1 und 2 tätigen Regulatoren sollen somit nicht nur national, sondern auch im europäischen Verbund gemeinsam die Lehren aus Rastatt ziehen und einen konkreten Beitrag zu einem besseren Funktionieren des Güterverkehrskorridors leisten.

Implementing Act (IA) on service facilities (Service- und Zusatzleistungen)

Der IA zu den Service- und Zusatzleistungen setzt Art. 13 Abs. 9 der RL 2012/34 (Recast) um. Das heisst, die Betreiber von Anlagen der Serviceeinrichtungen und Zusatzleistungen, wie KV-Umschlagsanlagen, Anschlussgleise usw. müssen den freien Zugang gewähren.

Der Begriff «Service Facilities» wird in der Schweizer Eisenbahn-gesetzgebung nicht im Sinne des EU-Rechts verwendet. Einige Anlagengattungen wie Rangierbahnhöfe, Abstellgleise oder Freiverladeanlagen sind gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG Teil der Eisenbahninfrastruktur, womit der diskriminierungsfreie Zugang längst gesetzlich verankert ist.

Hingegen ist der Zugang zu anderen Anlagentypen in der Schweiz nicht liberalisiert, wie zum Beispiel Serviceanlagen für den Unterhalt von Fahrzeugen des Personenverkehrs oder Ticketverkaufsstellen von Dritten an Bahnhöfen. Gemäss Art. 62 Abs. 2 EBG können diese Anlagen zur Infrastruktur gehören, unterstehen aber nicht dem freien Netzzugang. Umschlagsanlagen des Güterverkehrs unterstehen gemäss GüTG dem freien Zugang.

Der IA, welcher die Zugangsbedingungen regelt, ist für die Situation in der Schweiz insbesondere im Zusammenhang mit der neuen Kompetenz der SKE zur Überwachung des freien Zugangs und der Nutzung von Leistungen auf KV-Umschlagsanlagen sowie von Anschlussgleisen von Bedeutung. Zahlreiche der in der Verordnung geregelten Themen werden auch in der Schweiz diskutiert.

Das Mindestzugangspaket gemäss dem IA entspricht grössten-teils den Grundleistungen gemäss Art. 21 NZV und den Serviceleistungen gemäss Art. 22 NZV. Der Zugang zu den KV-Umschlagsanlagen, die vom Bund mitfinanziert werden, ist in der Schweiz seit 1999¹⁵ dem diskriminierungsfreien Zugang unterstellt. Die Schweiz erfüllt damit die vorgeschlagenen Regelungen im Grundsatz bereits heute.

¹⁵ Art. 3 Abs. 4 Kombiverkehrsverordnung (KVK, SR 742.149), ersetzt per 1.7.2016 durch GüTV



Die SKE

Kommission

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr setzt sich personell wie folgt zusammen:



Die SKE (von links nach rechts): Werner Grossen, Peter Bösch, Dr. Yves Putallaz, Patrizia Danioth Halter, Dr. Ursula Erb, Dr. Markus Kern, Sibylle Burger-Bono

Funktion	Name	Hintergrund
Präsidentin	Patrizia Danioth Halter	lic. iur., Rechtsanwältin und Notarin, LL.M., Altdorf
Vizepräsident	Yves Putallaz	Dr. Ing. Génie civil EPFL, Corsier-sur-Vevey
Mitglied	Peter Bösch	Logistik-Experte, Binningen
Mitglied	Ursula Erb	Dr. oec. publ., Uhwiesen
Mitglied	Werner Grossen	dipl. Betriebswirtschafter NDS HF, Thierachern
Mitglied	Markus Kern	Dr. iur., Assistenzprofessor für Staats- und Verwaltungsrecht an der Universität Bern

Fachsekretariat

Personell setzt sich das Fachsekretariat im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

Funktion	Name	Hintergrund
Leiterin	Sibylle Burger-Bono	Rechtsanwältin
Stellvertreter	Andreas Oppiger	wissenschaftlicher Mitarbeiter, lic. phil. nat.
Mitarbeiterin	Sandra Dorasamy	Direktionsassistentin
Mitarbeiterin	Gabriela Weber	Juristin, MLaw
Mitarbeiter	Sven Erni	MSc ECO (ab 1.5.2017)
Mitarbeiter	Silvan Dermont	Praktikant (bis 31.3.2017)



Ausblick

Im Jahre 2018 und darüber hinaus steht die SKE vor bedeutenden Herausforderungen:

- Im Rahmen des Marktmonitorings wird der diskriminierungsfreie Zugang zu den Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs weiterhin im Fokus stehen. Dabei sind die rechtsgleichen Zugangsbedingungen sowie die transparente und faire Preisgestaltung zu gewährleisten.
- Auf internationaler Ebene gilt es das im Herbst ergriffene Engagement zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Kooperation der ISB und Organe des Güterverkehrskorridors massgeblich zu verbessern. Die SKE hat in Absprache mit den weiteren Regulatoren auf dem RFC ein Projekt in Angriff genommen, um die Standards und die Umsetzung der Notfallplanung und des Management bei Betriebsstörungen auf dem Korridor zu überprüfen.
- Das Parlament wird mit dem Abschluss der Beratungen über die Botschaft zur Organisation Bahninfrastruktur (OBI) den Regulator mit weiteren Aufsichts- und Entscheid-Kompetenzen stärken. Durch vermehrte Transparenz soll das Diskriminierungspotenzial vermindert, die neu als RailCom bezeichnete Behörde in der Aufsicht unterstützt und der Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt gestärkt werden. Die SKE unterstützt diese Stossrichtung der Revision OBI.

Glossar

Abkürzung	Bedeutung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
DB	Deutsche Bahn
DML Zürich	Durchmesserlinie Zürich
EBG	Eisenbahngesetz
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
EOBI	Expertengruppe Organisation Bahninfrastruktur
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWLV/WLV	Einzelwagenladungsverkehr
FV	Fernverkehr
GS-UVEK	Generalsekretariat des UVEK
GüTG	Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen
IRG-Rail	Independent Regulators' Group – Rail
ISB	Infrastrukturbetreiberin
KPI	Schlüsselkennzahlen
KV-Terminals	Terminals des kombinierten Verkehrs



Abkürzung	Bedeutung
LV	Leistungsvereinbarung
NNK	Netznutzungskonzept
NNP	Netznutzungsplan
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NWS	Network Statement
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
OBI	Organisation der Bahninfrastruktur
RL	EU-Richtlinie
RPV	Regionaler Personenverkehr
RTE	Regelwerk Technik Eisenbahn
RVOV	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SKE	Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
SOB	Schweizerische Südostbahn
SR	Systematische Rechtssammlung
Trasse.ch	Trasse Schweiz AG
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VVB	Verbrauchsabhängige Verrechnung Bahnstrom

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)

Christoffelgasse 5
3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 13 00

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

