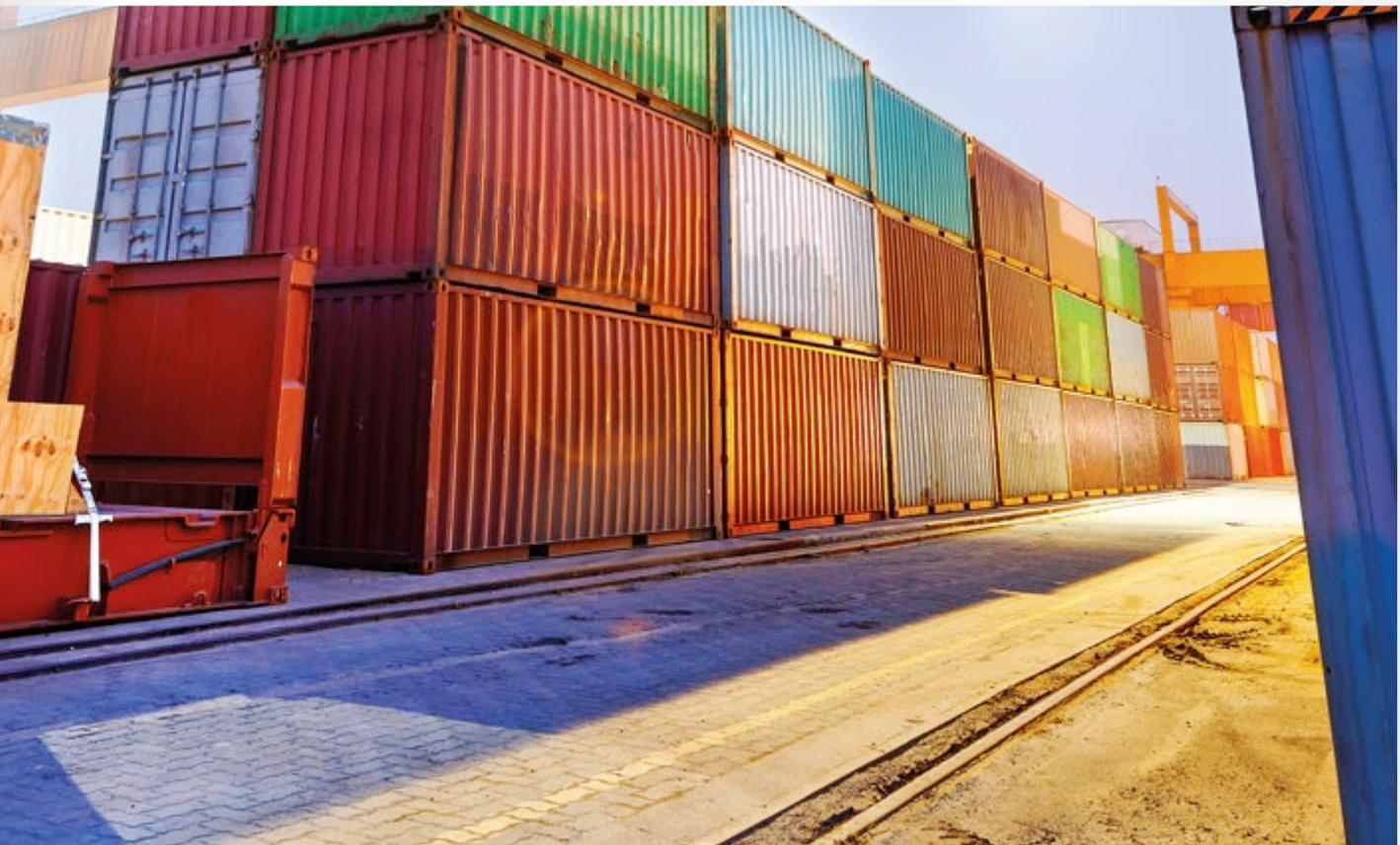




Tätigkeitsbericht 2018

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 140, Französisch 30, Italienisch 10, Englisch 20

Bildnachweis: © Adobe Stock: Titelseite; Seiten 1, 3, 4, 5, 10/11, 14; © Shutterstock: Seiten 2, 8/9; © Pixabay: Seiten 12/13, 15/16; © Fotolia: Seiten 6/7; Portraitfotos: Seite 2 © by look-at-me.ch, Yolanda Nacht-Bohler Fotografie; Seite 12 © Dominique Nardon, Inoxsuisse imagine.

Inhalt

Vorwort der Präsidentin	2
Management Summary	3
Rechtliche Grundlagen	4
Allgemeines	4
Neue Kompetenzen	4
Marktmonitoring	5
Allgemeines	5
Aufsicht über die Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2019	5
Netzzugangsbedingungen 2019 und 2020	5
Rangierbahnhöfe (RB)	5
Aufsicht über die KV-Umschlagsanlagen	6
Ausblick	7
Marktbeobachtung	8
Allgemeines	8
Schienennetz Schweiz	8
Personen- und Güterverkehr auf dem Schweizer Schienennetz	8
Blick zurück	9
Ausblick	9
Internationales	10
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	10
Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors RFC)	10
European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	11
Die SKE	12
Kommission	12
Fachsekretariat	13
Ausblick	14
Glossar	15



Vorwort der Präsidentin

Liebe Leserin, Lieber Leser

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) blickt im Tätigkeitsbericht 2018 auf ein aktives und erfolgreiches Jahr zurück. Als unabhängige Behördenkommission hat sie zur Stärkung des Wettbewerbs auf dem Schienenmarkt eine wirkungsvolle Aufsicht zu etablieren. Sie soll dabei transparente und faire Zugangsbedingungen zum Schienennetz sowie zu den vom Bund mitfinanzierten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs sowie Anschlussgleisen gewährleisten.

Die SKE untersuchte im vergangenen Jahr aufgrund von Klagen und Anzeigen die Bedingungen des Zugangs, der Kapazitätszuweisung und des Entgelts für die Benutzung der Bahninfrastruktur und weiterer Anlagen.

Im Rahmen der Aufsichtstätigkeit der SKE galt es, die Gütertransportkette und die Wesensmerkmale der bedeutenden Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs auf ihr Diskriminierungspotenzial zu überprüfen. Dabei unterzog die SKE die Nutzungsbedingungen einer vertieften Prüfung. Ein Austausch vor Ort zeigte auch die Interdependenzen zwischen den einzelnen Beteiligten wie Terminalbetreiber, Operateure und Rangierunternehmen auf der letzten Meile. Die SKE wird diese Aufsichtstätigkeit der Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs gerade auch bei den KV-Umschlagsanlagen fortsetzen und die Betreiber in diesem Prozess begleiten. Private Terminals, die aufgrund ihrer vom Bund mit finanziellen Mitteln geförderten Anlagen zur Einhaltung des diskriminierungsfreien Zugangs verpflichtet sind, sind gehalten, ihre Anlagen auch Dritten zu fairen Konditionen zugänglich zu machen.

In einem stetigen und langjährigen Austausch mit SBB Infrastruktur hat die SKE die organisatorischen und prozessualen Anpassungen der Rangierbahnhöfe überprüft. Dabei konnten mit der Eignerin für die Binnenanlagen adäquate Rahmenbedingungen gefunden werden, welche die diskriminierungsfreie Leistungserbringung wie auch die Optimierung des Prozesses angemessen gewährleisten sollen.



Nach dem Streckenunterbruch in Rastatt ergriff die SKE auf internationaler Ebene die Initiative. Sie erarbeitete gemeinsam mit den Regulierungsbehörden aus den Niederlanden, Deutschland und Belgien eine vergleichende Studie zum Störungsmanagement der nationalen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB). Zielsetzung war, eine gemeinsame Basis für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Verantwortungsträger in derartigen Notfällen zu schaffen. Die Fachtagung zu dieser Problematik zeigte die Anforderungen der Kunden und die Konzepte der ISB auf. Es wurden Lösungsansätze bei Kapazitätseinschränkungen auf den für den Güterverkehr bedeutenden Korridoren präsentiert, um durch grenzüberschreitende Kooperation der ISB die Störungen zu bewältigen.

Abschliessend möchte ich der Kommission und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fachsekretariats für ihre engagierte und fundierte Arbeit bestens danken.

Patrizia Danioth Halter
Präsidentin



Management Summary

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr gewährleistet als unabhängige Behördenkommission den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz sowie zu den privaten KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen, die vom Bund mitfinanziert werden. Sie unterstützt damit das Funktionieren des Eisenbahnmarktes. Dabei ist sie in drei Bereichen tätig:

- Als Fachgericht befindet sie über Klagen von Eisenbahn- und weiteren Transportunternehmen betreffend Zugang zum Netz und den Anlagen.
- Als Aufsichtsbehörde führt sie von Amtes wegen Untersuchungen durch und ordnet Massnahmen zur Gewährleistung der Diskriminierungsfreiheit an. Sie betreibt hierfür ein Marktmonitoring und eine Marktbeobachtung.
- Sie arbeitet auf internationaler Ebene mit anderen Regulatoren zusammen und initiiert insbesondere im Bereich der Güterverkehrskorridore eine vertiefte Kooperation.

2018 wurden bei der SKE **Anzeigen** respektive **Klagen** eingereicht, welche Ende 2018 noch pendent waren.

Die SKE legte im Bereich des **Marktmonitorings** ihren Fokus auf die KV-Umschlagsanlagen. Die Kommission untersuchte spezifische Fragen hinsichtlich der gesetzeskonformen Nutzung und besuchte dazu mehrere Anlagen. Die Abklärungen ergaben, dass Diskriminierungspotenziale bestehen. Dies vor allem dort, wo Akteure entweder mehrere Teile des Transportprozesses im kombinierten Verkehr abdecken (horizontale Integration) oder vertikal – über Beteiligungen – integriert sind. Die Abklärungen waren Ende 2018 noch im Gange.

In der **Marktbeobachtung** analysierte die SKE Kennzahlen zu den nationalen Verkehrsleistungen und arbeitete mit Independent Regulators' Group Rail (IRG-Rail) für den Market Monitoring Report 2018 zusammen. Weiter beobachtet sie aktiv Themen wie den Bezug von Energie ab Fahrdrat, insbesondere den Stand der Fahrzeugumrüstung zur Ist-Messung sowie die Entwicklung des Pauschaltarifs.

Die **internationale Zusammenarbeit** war nebst der klassischen Gremienarbeit durch die Leitung eines grenzüberschreitenden Projekts zum Thema Störungsmanagement der nationalen ISB geprägt.



Rechtliche Grundlagen

Allgemeines

Die SKE ist eine unabhängige Behördenkommission im Sinne von Art. 8a Abs. 3 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung (RVOV)¹. Gemäss Art. 40a^{bis} des Eisenbahngesetzes (EBG) entscheidet sie über Klagen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und leitet von Amtes wegen Untersuchungen ein, wenn der Verdacht besteht, dass der Netzzugang verhindert oder nicht diskriminierungsfrei gewährt wird². Weiter überwacht sie den Zugang zu KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen, die der Bund mitfinanziert. Als marktorientierte Kommission beauftragt und unterstützt die SKE massgeblich das Funktionieren des Eisenbahnmarktes (Art. 8m Bst. b RVOV).

Die SKE ist seit dem 1. Januar 2000 tätig. Ihre Mitglieder werden vom Bundesrat gewählt; der Sitz der Kommission ist Bern. Administrativ ist die SKE dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zugeordnet. Die Kommission wird fachlich und technisch von einem Fachsekretariat unterstützt.

Neue Kompetenzen

Nachdem per 1. Juli 2013 mit dem zweiten Teilschritt der Bahnreform 2 sowie per 1. Juli 2016 im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes (GüTG)³ die Kompetenzen der SKE erweitert wurden, wird die Regulierungsbehörde nun weiter gestärkt. Im September 2018 haben National- und Ständerat dem Bundesgesetz über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) zugestimmt⁴, was zu zahlreichen Änderungen insbesondere im EBG führt. Die neuen Vorschriften treten voraussichtlich Mitte 2020 in Kraft. Der neu als RailCom⁵ bezeichneten Behörde werden zusätzliche Aufsichts- und Entscheidungskompetenzen übertragen.

Die RailCom überprüft als Beschwerdeinstanz die diskriminierungsfreie Wahrnehmung der Systemaufgaben der ISB sowie der Mitwirkungsrechte. Bei Letzteren erhalten die EVU die Möglichkeit, in der kurz- und mittelfristigen Investitionsplanung der ISB mitzuwirken. Bei Streitigkeiten können die EVU an die RailCom gelangen.

Die Übertragung übergeordneter Aufgaben im Eisenbahnverkehr (Systemaufgaben) wird in einem öffentlichen Vertrag zwischen BAV und Beauftragten geregelt. Der beauftragte Systemführer hat gegenüber den beteiligten Unternehmen seine Aufgabe diskriminierungsfrei wahrzunehmen. Über Streitigkeiten zwischen dem Systemführer und den beteiligten Unternehmen entscheidet die RailCom.

Weiter erhält die RailCom Überwachungsaufgaben im Bereich der Betriebsführungsprozesse und der Anwendung der Prioritätsregeln. Sie kann die notwendigen Daten für die Marktüberwachung koordiniert mit Amtsstellen des Bundes erheben und bearbeiten.

Im Dezember 2018 hat der Bundesrat eine Vernehmlassungsvorlage mit dem Namen «multimodale Mobilität» verabschiedet. Damit will er einerseits Drittanbietern den Zugang zum Fahrausweis-Vertrieb des öV ermöglichen und andererseits den Zugang zu den Daten und Vertriebssystemen weiterer Mobilitätsanbieter erleichtern. Der RailCom sollen bei der Gewährleistung des diskriminierungsfreien Zugangs Untersuchungs- und Rechtsprechungskompetenzen zukommen.

¹ RVOV; SR 172.010.1

² EBG; SR 742.101

³ GüTG; SR 742.41

⁴ BBI 2018 6051

⁵ Im Italienischen wird die Kommission Comferr genannt, in Anlehnung an die italienische Bezeichnung des EBG «Lferr».



Marktmonitoring

Allgemeines

Die SKE konzentriert sich bei der Marktaufsicht auf die systematische Nachverfolgung von diskriminierungsrelevanten Interaktionen zwischen ISB und EVU. Dabei orientiert sie sich einerseits an den gesetzlich festgehaltenen Kompetenzen (Art. 40a^{bis} Abs. 1 EBG):

- Aufsicht über die Trassenvergabe im Jahresfahrplan,
- Validierung der für die einzelne Fahrplanperiode gültigen Netzzugangsbedingungen,
- Überprüfung der Verantwortlichkeiten und Abläufe in den Rangierbahnhöfen,
- Zugang zu KV-Umschlagsanlagen.

Andererseits definiert die SKE jährliche Tätigkeitsschwerpunkte. Diese orientieren sich an gesetzlichen Neuerungen, am Vollzug von abgeschlossenen Untersuchungsverfahren oder an aktuellen Ereignissen bzw. Fragestellungen innerhalb der Branche.

Aufsicht über die Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2019

Im Berichtsjahr 2018 orientierte Trasse Schweiz AG (trasse.ch) die SKE über den Verlauf und wesentliche Herausforderungen der Trassenvergabe für den Jahresfahrplan 2019.

Im Trassenvergabeprozess waren insgesamt 275 Bestellkonflikte zu lösen, wobei 14 Trassenanträge abgelehnt wurden. Die zahlreichen Baustellen auf dem Schienennetz stellten eine besondere Herausforderung für die Trassenplanung dar. Zusätzlich mussten die internationalen Güterverkehrsstrassen mit den Partnerbahnen auf den Güterverkehrskorridoren abgestimmt werden.

2018 erfolgte das Trassenzuteilungsverfahren zum zweiten Mal nach den Prioritätsregeln des Netznutzungskonzepts (NNK) und des Netznutzungsplans (NNP). Der NNP legt vorgängig ein gesichertes Minimalangebot für den Personen- und Güterver-

kehr fest. Darüber hinaus gehende Trassenanfragen werden im Rahmen der Restkapazitätenregelung zugeteilt. Planerische Herausforderungen bleiben aber auch mit dem neuen Regime bestehen. So müssen Kapazitätsanfragen für Kundenbedürfnisse, die im NNP nicht gesichert sind (z.B. Verstärkungszüge des Personenverkehrs in der Hauptverkehrszeit (HVZ), Rollmaterial-überführungen, Bau- und Messzüge) im Fahrplan eingeplant werden. Die SKE ist nach Prüfung des Trassenvergabeprozesses und insbesondere der Konfliktlösung seitens trasse.ch zum Schluss gekommen, dass die Trassenvergabe diskriminierungsfrei erfolgt ist.

Netzzugangsbedingungen 2019 und 2020

Die SKE prüfte im Berichtsjahr die Netzzugangsbedingungen der wichtigsten Schweizer ISB für die folgenden Fahrplanjahre 2019 und 2020. Seit Jahresfahrplan 2017 wurde die gesetzlich vorgesehene Messung des Stroms direkt ab Fahrdraht technisch umgesetzt. Damit haben die EVU die Möglichkeit, den Stromverbrauch ihrer Züge auf Basis von effektiven Messungen abrechnen zu lassen. Ab 2019 soll eine «scharfe Abrechnung» nun auch für den Energiebedarf im Vor- und Nachlauf einer Zugfahrt möglich sein. Dies betrifft beispielsweise Energie, die zum Vorwärmen oder -heizen einer Zugkomposition benötigt wird.

In diesem Kontext ging die SKE insbesondere Fragen im Bereich Pauschalwerte für den Energieverbrauch, Kranbenutzung, kurzfristige Stellungnahmen zu Gesuchen nach, welche die ISB schlüssig beantworten konnten.

Rangierbahnhöfe (RB)

Die SKE überwacht die Leistungserbringung in den RB. Dabei überprüft sie im Rahmen eines regelmässigen Austausches mit SBB Infrastruktur die Rahmenbedingungen des Betreibermodells sowie deren Umsetzung, wie die Anpassungen der Prozesse und der Organisation. In den vergangenen Jahren nahm SBB Infrastruktur als einzige Betreiberin von RB in der Schweiz strukturelle Änderungen am Betrieb ihrer Anlagen vor. Mit dem



neuen Betreibermodell in Lausanne und im Limmattal wurde SBB Cargo, welche Hauptnutzerin der RB ist, auch mit der Planung und Produktion der Rangierleistungen beauftragt. SBB Infrastruktur blieb für die Gewährleistung der diskriminierungsfreien Leistungserbringung verantwortlich. In Buchs (St. Gallen) betreibt SBB Infrastruktur demgegenüber die Planungsleistungen weiterhin selbst. Der Betrieb der grenznahen Anlagen in Chiasso und Basel bleibt weiterhin in der Eigenverantwortung von SBB Infrastruktur.

Die SKE hat die diskriminierungsfreie Planung und Abwicklung der RB-internen Produktionsprozesse durch SBB Cargo als Leistungserbringer sowie deren vertragliche Regelung überprüft. Sie ist dabei zum Schluss gekommen, dass gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden und die beteiligten Parteien angemessene Massnahmen ergriffen, um allfällige Benachteiligungen von Drittnutzern zu vermeiden.

Aufsicht über die KV-Umschlagsanlagen

Zur Förderung des intermodalen Güterverkehrs hat der Bund seit der Jahrtausendwende den Bau und die Erweiterung von Umschlagsanlagen finanziell unterstützt. Dies wurde mit der Bedingung verknüpft, dass die Eigner und Betreiber der KV-Umschlagsanlagen allen Interessenten eine diskriminierungsfreie Nutzung garantieren. Seit der Revision des GÜTG Mitte 2016 beaufsichtigt neu die SKE die faire Nutzung dieser KV-Umschlagsanlagen (Art. 40a^{bis} Abs. 1 EBG).

In einem ersten Schritt wies die SKE 2017 die Betreiber auf die Pflicht hin, die Zugangs- und Nutzungsbedingungen zu publizieren und hat sie aufgefordert, diese einzuhalten. In der Folge haben die KV-Umschlagsanlagen die Publikation gewisser Nutzungsbedingungen auf ihrer Homepage und die Erfüllung des inhaltlichen Mindeststandards umgesetzt. Die Publikationspflicht bleibt auch 2019 unter Beobachtung der SKE.

In einem Folgeschritt untersuchte die SKE 2018 die gesetzeskonforme Nutzung der Anlage respektive die faire Anwendung der Zugangs-Nutzungsbedingungen. Sie nahm in mehreren Anlagen im Raum Nordwestschweiz einen Augenschein und führte

mit den Anlagenbetreibern Gespräche. Die SKE nahm bei ihren Besuchen auch Einblick in die operativen Terminalabläufe und prüfte mögliche Verdachtsmomente für Ungleichbehandlungen.

Die Abklärungen waren bis Ende 2018 noch im Gange. 2019 wird die SKE über Untersuchungen von Amtes wegen entscheiden. Aus Sicht der SKE bleibt die vertrauliche Behandlung von Kundendaten für alle Anlagenbetreiber anspruchsvoll. Der Umgang von kundenspezifischen Informationen darf lediglich dem Zwecke des Umschlags dienen. Eine weitergehende Nutzung zum Beispiel zwecks Kundenakquise ist untersagt.

Wie sind KV-Umschlagsanlagen in der Gütertransportkette eingebunden? Der Güterumschlag - meist in Behälter - ist ein Schlüsselement der Transportkette, wie der nachfolgende Prozess illustriert.

Die Grafik zeigt den Hauptlauf eines Behälters auf der Schiene, d.h. den Transportweg zwischen zwei KV-Umschlagsanlagen sowie die dabei beteiligten Akteure. Der Prozess beginnt bei der Bereitstellung eines Behälters beim Absender, auch genannt Verloader. Dort wird die Ware verpackt, kommissioniert und in die einzelnen Behältnisse verladen. Ein Spediteur oder Transporteur befördert den Behälter auf der Strasse bis zur Umschlagsanlage am Bestimmungsort. Dort wird der Behälter auf den Zug umgeladen. Nachdem der Behälter auf der Bahn transportiert und im Endterminal wieder umgeschlagen wurde, erfolgt der Nachlauf. Dann trifft der Behälter beim Empfänger ein, wird entladen und gegebenenfalls an die

Abbildung 1: Überblick über die Prozesse und Akteure der Gütertransportkette in der Schweiz (Quelle: Eigene Darstellung)

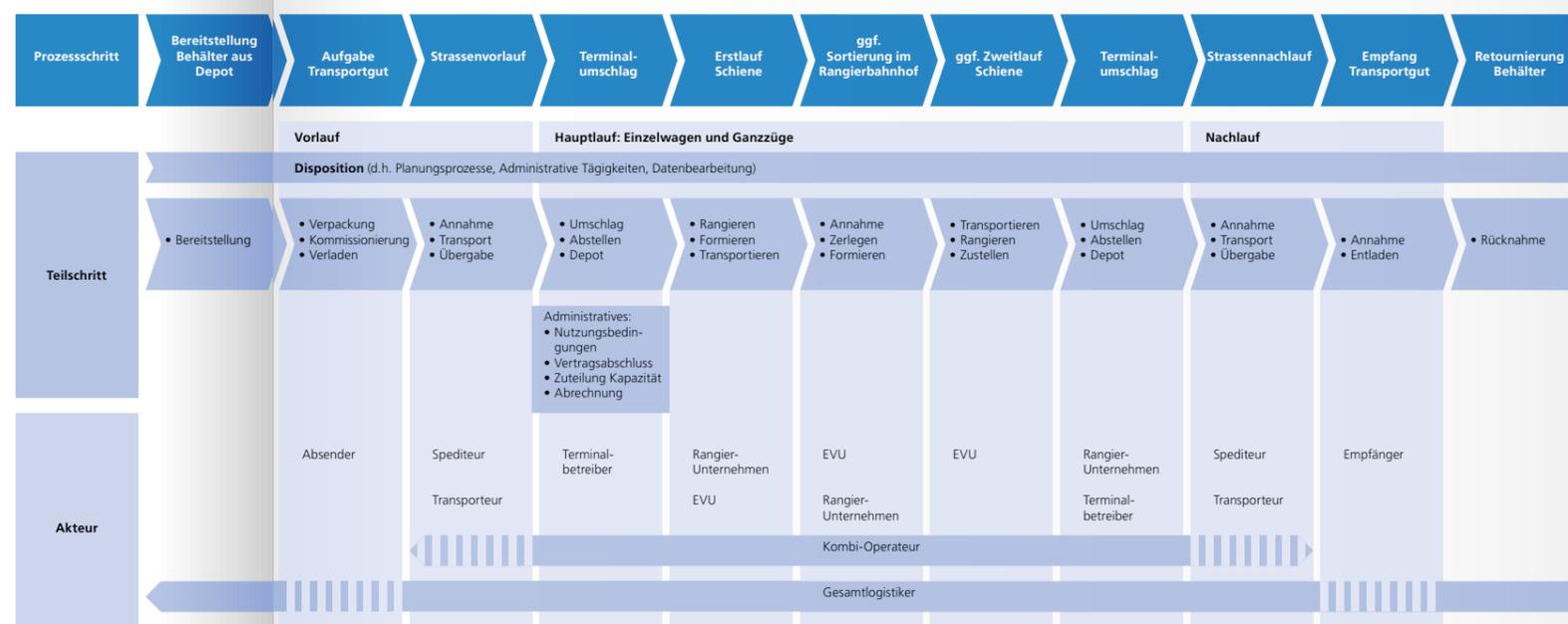
Vermietungsfirma retourniert. Je nachdem erfolgt ein Teil des Transportes per Schiff. Auch in diesem Fall wird die KV-Umschlagsanlage beim Wechsel des Verkehrsträgers benötigt.

Die Abbildung zeigt unter den jeweiligen Prozessschritten die darin tätigen Akteure. Verschiedene Akteure decken mehrere Teile der Gütertransportkette ab. Diese sogenannten Kombi-Operateure bieten ihren Kunden den Hauptlauf sowie den Vor- und Nachlauf auf der Strasse an. Daneben existieren auch Gesamtlogistiker, die ihre Dienstleistungen über die gesamte Gütertransportkette erbringen (inklusive Bewirtschaftung der Behälterressourcen).

Potenzielle Diskriminierungen ortet die SKE insbesondere dort, wo Akteure entweder mehrere Teile des Transportprozesses im kombinierten Güterverkehr abdecken (horizontale Integration) oder vertikal über Beteiligungen integriert sind.

Ausblick

Die SKE wird auch 2019 die Trassenvergabe und Fahrplanerstellung, die Netznutzungsbedingungen sowie die RB überwachen. Schwerpunkte setzt sie bei den Betriebsführungsprozessen der ISB, den KV-Umschlagsanlagen und beim Projekt Gateway Basel Nord (GBN).





Marktbeobachtung

Allgemeines

Die Marktbeobachtung verschafft einen Gesamtüberblick über die Bahnlandschaft und analysiert wettbewerbsrelevante Ereignisse. Damit dient sie als wichtiges Instrument, um die Entwicklungen auf dem Schienennetz nachzuvollziehen.

Schienennetz Schweiz

Die Karte zeigt das Schienennetz im Überblick. Es umfasst eine Gesamtlänge von 5'323 Kilometern⁶. Über zwei Drittel sind Normalspur, der übrige Teil Schmalspur. Zuständig dafür sind 48 Infrastrukturbetreiberinnen, die den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrem Netz gewähren müssen.



Abbildung 2: Schienennetz Schweiz (Quelle: www.ske.admin.ch)

Personen- und Güterverkehr auf dem Schweizer Schienennetz

Wie haben sich die Verkehrsleistungen auf der Schiene entwickelt? Beim Blick auf den Personenverkehr, insbesondere das Total aus Regional- und Fernverkehr, fällt die fast kontinuierliche Zunahme auf. Die Verkehrsleistung in Personenkilometer⁷ ist im Fünfjahreszeitraum um rund 7% gestiegen – getrieben durch den Ausbau des Angebots und ein anhaltendes Nachfragewachstum. Die Stagnation 2017 ist auf einen leichten Rückgang der gefahrenen Kilometer im Fernverkehr zurückzuführen.

Entwicklung der Verkehrsleistung im Regional- und Fernverkehr auf der Schiene

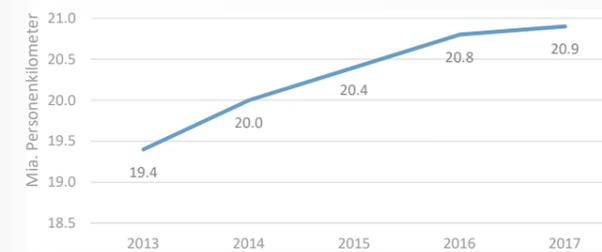


Abbildung 3: Verkehrsleistung im Regional- und Fernverkehr 2013-17 (Quelle: BFS)

Die nächste Grafik zeigt den Güterverkehr, bestehend aus der Summe von Binnenverkehr, Import-/Exportverkehr und Transitverkehr. Im Zeitraum zwischen 2013 und 2017 ergibt sich eine bedingte Aufwärtsentwicklung. Der Rückgang der Tonnenkilometer⁸ 2017 um rund 6% ist massgeblich dem Unterbruch der deutschen Rheintalstrecke bei Rastatt geschuldet.

Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr

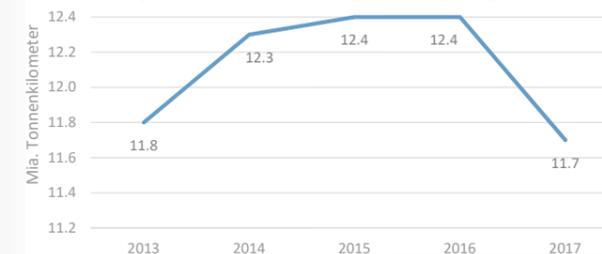


Abbildung 4: Verkehrsleistung im Güterverkehr (Binnen-, Import-/Export- und Transitverkehr) 2013-17 (Quelle: BFS)

2017 wurden auf der Schiene insgesamt 11.7 Mia. Tonnenkilometer transportiert; auf der Strasse waren es 17.2 Mia. Tonnenkilometer.

Blick zurück

1999 startete die erste Etappe der schweizerischen Bahnreform mit dem Ziel, die Bahn wettbewerbsfähiger und effizienter zu machen und so mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Ein Jahr später wurde die SKE gegründet. Sie überwacht den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz inklusive die damit verbundenen Leistungen, Preise und Zugangsbedingungen.

Interessant ist die Entwicklung des seit 1999 im Rahmen der Bahnreform weitgehend liberalisierten Güterverkehrs auf der Schiene im Vergleich zur Strasse. Der Blick zurück zeigt zwischen 1999 und 2017 eine substantielle Zunahme der Gesamtverkehrsleistung, wobei der Zuwachs auf der Strasse (+ 32%) mehr als doppelt so hoch ausfällt wie auf der Schiene (+ 15%).

Ausblick

Die Marktbeobachtung blickt nicht nur in die Vergangenheit, sondern auch in die Zukunft. Dabei sind verschiedene Themen auf dem Radar der SKE. Ein Beispiel ist das Thema Bahnstrom, wo wir insbesondere den Stand der Fahrzeugumrüstung zur Ist-Messung sowie die Entwicklung des Pauschaltarifs aktiv verfolgen. Ein weiteres Beispiel ist das Thema Fernverkehr, wo sich durch die Neuvergabe der Konzessionen per Dezember 2019 an die BLS sowie an die SBB eine gewisse Wettbewerbsdynamik abzeichnet⁹.

⁶ Quelle: BFS

⁷ Die Personenkilometer sind das Produkt aus der Gesamtzahl der beförderten Fahrgäste und der zurückgelegten Distanz in Kilometern.

⁸ Die Tonnenkilometer sind das Produkt aus dem Gewicht des Transportgutes in Tonnen und der zurückgelegten Distanz in Kilometern.

⁹ Der Entscheid wurde angefochten und ist noch nicht rechtskräftig.



Internationales

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

IRG-Rail ist die Interessenorganisation der europäischen Bahnregulatoren. Sie wurde 2011 ins Leben gerufen; die SKE war Gründungsmitglied. IRG-Rail verfolgt das Ziel, die Harmonisierung im europäischen Eisenbahnmarkt voranzutreiben und damit die Leistungsfähigkeit und Qualität der Schiene zu fördern. Unter dem Dach von IRG-Rail arbeiten die Regulatoren regelmässig in thematischen Arbeitsgruppen. Im Mittelpunkt steht der Erfahrungsaustausch und der grenzüberschreitende Abgleich bei der Umsetzung der europäischen Eisenbahngesetzgebung. Die Mitglieder nehmen ausserdem Stellung zu Rechtsetzungsvorlagen betreffend die Weiterentwicklung der europäischen Bahnregulierung.

Die SKE wahrt ihre Interessen an den Vollversammlungen von IRG-Rail und an den Sitzungen der Arbeitsgruppe Access. Diese Arbeitsgruppe hat 2018 hauptsächlich folgende Themen bearbeitet: Leistungskennzahlen der Güterverkehrskorridore, Unterhaltsplanung der ISB, Rollmaterialzulassung sowie Krisen- und Störfallmanagement (Contingency Planning).

Güterverkehrskorridore (Rail Freight Corridors RFC)

Zur Förderung des Schienengüterverkehrs hat die EU europaweit elf grenzüberschreitende Korridore geschaffen. Auf diesen sind die betroffenen ISB dazu verpflichtet, grenzüberschreitend harmonisierte Trassenkapazitäten anzubieten. Für die Erarbeitung und den Vertrieb dieser Trassen ist jeweils eine gemeinschaftliche Organisation der ISB, der sogenannte Corridor One-Stop-Shop (C-OSS), verantwortlich.

Die Schweiz ist Teil des RFC 1 (Rhine-Alpine) sowie RFC 2 (North Sea-Mediterranean).

2017 war der RFC 1 nahe Rastatt für mehrere Wochen vollständig unterbrochen. Dies offenbarte Mängel in der Kooperation zwischen den ISB bei Störungen mit grenzüberschreitenden Auswirkungen. Die betroffenen ISB nahmen das Ereignis zum Anlass, die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Stakeholdern sowie potenzielle Massnahmen für zukünftige Störungen in einem Handbuch¹⁰ festzuhalten. Dieses Handbuch wurde im Frühjahr 2018 von Rail Net Europe (RNE, Dachverband der ISB) als Branchenstandard verabschiedet und seit Fahrplanjahr 2019 angewendet.

Mit dem Handbuch verpflichten sich die von einer Störung auf einem Korridor betroffenen ISB zur Prüfung und Einleitung vordefinierter Massnahmen – zum Beispiel Umleitungsstrecken festlegen, eine zentrale Koordinationsstelle der ISB bestimmen und die Kommunikation zentral führen.

European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

Die SKE begrüsst das Handbuch als wichtigen Schritt zu einem professionellen grenzüberschreitenden Störungsmanagement.

2018 erarbeitete die SKE als Projektleiterin zusammen mit den niederländischen, deutschen und belgischen Regulierungsbehörden eine vergleichende Studie zum Störungsmanagement der nationalen ISB auf dem RFC 1. Die Studie analysiert die nationalen Gesetzesvorgaben und untersucht die Vorkehrungen der ISB im Hinblick auf Störungen und Einschränkungen im operativen Netzbetrieb. Die Schweizer ISB zeichnen sich durch eine präzise und integrale Methodik aus. Ein zentrales Element dabei ist, dass allein die ISB für die Störungsbewältigung verantwortlich sind und die Kommunikation mit allen Stakeholdern zentral führen. SBB, BLS und SOB haben für zahlreiche Linien und Knoten auf ihren Netzen Rückfallkonzepte definiert, welche mit den betroffenen EVU im Voraus erarbeitet wurden. Diese legen für den Störfall ausführlich den Umgang mit den diversen Zugkategorien und die Lenkung der von einem Unterbruch betroffenen Reisenden fest. Die Studie kommt zum Schluss, dass die verschiedenen ISB auf dem Korridor prüfen sollten, diese Praktiken ebenfalls zu implementieren.

Im Mai 2018 hat die SKE eine Fachtagung mit ausgewiesenen Spezialisten zum Thema «Ungeplante Sperrungen auf den Güterverkehrskorridoren – Herausforderungen identifizieren und Kooperation stärken» durchgeführt.

Die EU-Kommission tauscht sich mit den Bahnregulierungsbehörden im Rahmen von ENRRB insbesondere zu folgenden Hauptpunkten regelmässig aus: Aufsicht über die marktwirksamen Tätigkeiten der nationalen Regulierungsstellen, Förderung der Vernetzung zwischen den Bahnregulatoren und weiteren Behörden und Institutionen (ERA, PRIME, EU-Wettbewerbskommission) sowie Vernehmlassung von laufenden Gesetzesrevisionen oder -anpassungen.

Die SKE hat Beobachterstatus, nimmt jedoch gleichberechtigt an den Sitzungen teil. Sie nutzt diese Plattform, um über die Ergebnisse ihrer Untersuchungs- und Klageverfahren sowie allgemeine Entwicklungen der schweizerischen Verkehrspolitik zu informieren und die Interessen gegenüber EU-Kommission und Regulierungsbehörden zu wahren.

¹⁰ «Handbook for International Contingency Management»



Die SKE

Kommission

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr setzte sich 2018 personell wie folgt zusammen:



Die SKE (von links nach rechts): Werner Grossen, Peter Bösch, Dr. Yves Putallaz, Patrizia Danioth Halter, Dr. Ursula Erb, Prof. 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 (bis 31.8.2018)
Mitglied	Werner Grossen	dipl. Betriebswirtschaftler NDS HF, Thierachern
Mitglied	Markus Kern	Prof. Dr. iur., LL.M., Assistenzprofessor für Staats- und Verwaltungsrecht an der Universität Bern

Per Ende 2018 hat Yves Putallaz die Kommission verlassen. Nachfolger ist Giuliano Montanaro, Bauingenieur mit Spezialisierung in Verkehrssystemen und ausgewiesener Eisenbahnexperte.

Fachsekretariat

Das Fachsekretariat unterstützt die Kommission in den Aufgaben des Fachgerichts, führt die Aufsichtstätigkeit – bestehend aus Marktmonitoring und Marktbeobachtung – aus und vertritt die SKE international in Arbeitsgruppen. Personell setzte sich das Fachsekretariat im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

Funktion	Name	Hintergrund
Leiterin	Sibylle Burger-Bono	Rechtsanwältin (bis 31.8.2018)
Leiter	Christof Böhler	Master in International Affairs HSG (ab 1.9.2018)
Stellvertreter	Andreas Oppliger	lic. phil. nat.
Mitarbeiterin	Ursula Erb	Dr. oec. publ. (ab 1.9.2018)
Mitarbeiterin	Fabia Portmann	lic. iur., Rechtsanwältin (ab 1.5.2018)
Mitarbeiter	Sven Erni	MSc ECO (bis 30.6.2018)



Ausblick

Das System der integrierten Bahn und die damit verbundenen Diskriminierungspotenziale erfordern eine kohärente und wirkungsvolle Wettbewerbsaufsicht und einen effizienten Regulator. Aus Sicht der SKE stellen sich deshalb folgende Herausforderungen:

Infrastruktur

Die Vorlage Organisation Bahninfrastruktur, welche dem Regulator weitere Aufsichts- und Entscheidungskompetenzen überträgt, ist derart umzusetzen, dass der Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt gestärkt wird. Die künftige RailCom wird dabei ein Schwergewicht auf die Überwachung der Systemführeraufgaben legen.

Güterverkehr

Im Rahmen des Marktmonitorings gilt es, den diskriminierungsfreien Zugang zu den Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs durchzusetzen. Dies betrifft rechtsgleiche Zugangsbedingungen sowie eine transparente und faire Preisgestaltung, insbesondere auch im Projekt Gateway Basel Nord.

Auf internationaler Ebene wird das ergriffene Engagement zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Kooperation der ISB und der Organe der Güterverkehrskorridore zielgerichtet weiterentwickelt.

Personenverkehr

Das BAV erarbeitet eine Gesetzesvorlage, um das öV-Ticketingsystem zu liberalisieren und damit auch Nicht-Eisenbahnunternehmen die Möglichkeit zu eröffnen, multimodale Mobilitätsdienstleistungen in der Schweiz anzubieten. Die Überwachung des fairen und rechtsgleichen Zugangs zum öV-Ticketingsystem sowie zu den Mobilitäts- und Verkehrsdaten soll der künftigen RailCom obliegen. Sie wird sich mit der Konkretisierung der Öffnung der Datenschnittstellen und der Umsetzung befassen, damit der Zugang zum Vertriebssystem tatsächlich diskriminierungsfrei erfolgen kann.



Glossar

Abkürzung	Bedeutung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BBl	Bundesblatt
BFS	Bundesamt für Statistik
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
BGer	Bundesgericht
BVGer	Bundesverwaltungsgericht
CHF	Schweizer Franken
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
EBG	Eisenbahngesetz
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
ERA	European Union Agency for Railways
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GBN	Gateway Basel Nord
GüTG	Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen
HVZ	Hauptverkehrszeit
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ISB	Infrastrukturbetreiberin
KV-Umschlagsanlagen	Terminals des kombinierten Verkehrs
NNK	Netznutzungskonzept



Abkürzung	Bedeutung
NNP	Netznutzungsplan
OBI	Organisation der Bahninfrastruktur
öV	öffentlicher Verkehr
PRIME	Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe
RB	Rangierbahnhöfe
RFC	Rail Freight Corridor
RNE	Rail Net Europe
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

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)

Christoffelgasse 5
3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 13 00

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

