



# Tätigkeitsbericht 2016

## 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
Inkrafttreten GüTG	4
Vernehmlassungen	5
Organisation Bahninfrastruktur (OBI)	5
Verordnungen zum GüTG; Netznutzungskonzept und -planung	5
Tätigkeiten zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs	6
Klagen und Untersuchungen von Amtes wegen	6
Trassenvergabe durch die Trasse Schweiz AG i. S. Trassenbestell- und Zuteilungsprozess PostMail-Züge Jahresfahrplan 2014	6
Ergebnisse des Untersuchungsverfahrens der SKE	6
Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11. Oktober 2016 (A-654/2016)	7
Energiepreis (Pauschaltarif) im Leistungskatalog Infrastruktur	8
Streckensperrung	9
Marktmonitoring	10
Allgemeines	10
Aufsicht über die Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2017	11
Konzessionierung Regionalverkehr Brig–Domodossola (I)	11
Netzzugangsbedingungen 2017	12
Rangierbahnhöfe	13
Ausblick	13
Marktbeobachtung	14
Allgemeines	14
Die Schweizer Bahninfrastruktur	14
Die Bahnunternehmen in der Schweiz	15
Internationales	17
Güterverkehrskorridore	17
ENRRB	18
IRG-Rail	18
Timetabling Project (TTP) RNE	19
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 © Kim Zehntner, [www.kimzehntner.ch](http://www.kimzehntner.ch); © Fotolia.com: Seiten 2, 4–9, 12/13, 16, 23–24; Pixabay.com: Seiten 1, 3, 10/11, 14/15, 17–22; Portraitfotos © Dominique Nardon, Inoxsuisse imagine



## Vorwort der Präsidentin

Der Bund hat mit der Totalrevision des Gütertransportgesetzes die Rahmenbedingung für die nachhaltige Entwicklung des Gütertransports und ein effizientes Zusammenwirken der Verkehrs träger festgelegt. Das hat auch Auswirkungen auf die Tätigkeit der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE). Sie stellt nicht nur den diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz sicher. Seit Mitte 2016 wacht sie neu auch über den rechtsgleichen Zugang zu privaten Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleisen, die vom Bund mitfinanziert werden. Soweit die Anlagen mangels Eigenwirtschaftlichkeit vom Bund unterstützt werden, sind sie allen Interessenten zur Nutzung unter gleichen Bedingungen zugänglich zu machen. Die SKE hat anlässlich einer Tagung die Branche über die Regeln der Transparenz, Fairness und Gleichbehandlung informiert.

Die Stärkung der SKE als Regulatorin und Weiterentwicklung zur RailCom verfolgt auch die Vorlage zur Organisation der Bahninfrastruktur (OBI). Denn eine diskriminierungsfreie Bahnlandschaft leistet einen wesentlichen Beitrag zu einem wettbewerbsfähigen Bahnsystem Schweiz.

Diese marktorientierte Zielsetzung widerspiegelt sich auch in den Arbeiten der SKE im Berichtsjahr:

- Im Fall Energiepreis konnte mit einer Teileinigung eine wichtige Entwicklung in der Branche gefördert werden. Die SKE begrüßt die Einführung der verursachergerechten Stromverrechnung.
- Das Bundesverwaltungsgericht hat sich erstmals über die Kompetenzen der SKE ausgesprochen und dabei die Entscheidbefugnisse die Regulatorin in Rahmen der proaktiven Marktüberwachung bestätigt.

Die Kommission heisst im Berichtsjahr Markus Kern willkommen, einen profunden Kenner der schweizerischen und europäischen Bahnlandschaft. An dieser Stelle danke ich der Kommission und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fachsekretariats für die geleistete Arbeit und das Engagement.



Patrizia Danioth Halter  
Präsidentin

## Management Summary

Die Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE) gewährleistet als unabhängige Behördenkommission den diskriminierungsfreien Netzzugang und unterstützt damit das Funktionieren des Eisenbahnmarktes.

Die Kompetenzen der SKE erstrecken sich nicht nur auf die Bahninfrastruktur, sondern seit dem 1. Juli 2016 auch auf private Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs und Anschlussgleise, die vom Bund mitfinanziert werden. Die Betreiber haben ebenfalls den diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Anlagen zu gewähren (vgl. Seite 4).

Die SKE hat 2016 insbesondere folgende Untersuchungen durchgeführt:

- Im Fall Energiepreis wurde der pauschale Energieansatz für Ferngüterzüge im Leistungskatalog überprüft (vgl. Seite 8). Die SKE hat eine Teileinigung zwischen Infrastrukturbetreibern (ISB) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genehmigt, womit folgende Massnahmen umgesetzt werden konnten:
  - Die ISB haben den Pauschal tarif für die Zuggattung 6 «Ferngüterzug» per 2017 um 25 % von 22,6 auf 16,8 Wh/Btkm gesenkt.
  - Ab 2016 kann das EVU, das den Strom direkt ab Fahr draht misst, nun auch den effektiven Verbrauch bezahlen.
- Im Fall Streckensperrungen untersucht die SKE die Aufteilung der Kosten zwischen ISB und EVU, die durch Streckensperrungen im Rahmen von Bauarbeiten entstehen (vgl. Seite 9).

Im Marktmonitoring hat die SKE während des Jahresfahrplanprozesses die Trassenvergabe und die Netzzugangsbedingungen der ISB überprüft (vgl. Seite 10). Ein Augenmerk lag auch auf der Vereinbarung über den Leistungseinkauf im Rangierbahnhof Buchs und der Umsetzung des neuen Betreibermodells in den Rangierbahnhöfen Limmattal und Lausanne (vgl. Seite 13).



# Rechtliche Grundlagen

## Allgemeines

Die SKE ist eine unabhängige Behördenkommission im Sinne von Artikel 8a Absatz 3 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationenverordnung<sup>1</sup>. Sie gewährleistet 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 wird<sup>2</sup>. Als marktorientierte Kommission beaufsichtigt und unterstützt sie massgeblich das Funktionieren des Marktes (Art. 8m Bst. b RVOV).

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

Administrativ ist die SKE seit Anfang 2012 dem Generalsekretariat des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (GS-UVEK) angegliedert.

## Inkrafttreten GüTG

Am 1. Juli 2016 trat das totalrevidierte Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen<sup>3</sup> in Kraft. In der Botschaft zum GüTG hält der Bundesrat als ein wesentliches Ziel fest, den diskriminierungsfreien Zugang zu den privaten Güterverkehrsanlagen, insbesondere zu Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Umschlagsanlagen) und Anschlussgleisen, zu ermöglichen. Als Umsetzungsmassnahme sollen die vom Bund geförderten Anlagen grundsätzlich allen Marktteilnehmern den diskriminierungsfreien Zugang gewähren.

Mit dem Inkrafttreten des GüTG wurde auch das EBG geändert, und die SKE erhielt die Kompetenz, den diskriminierungsfreien Zugang und die Nutzung der vom Bund mitfinanzierten KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleise durch deren Betreiber zu überwachen. Dabei obliegt es ihr, bei begründetem Verdacht ein amtliches Untersuchungsverfahren zu eröffnen und Entscheide über Streitigkeiten betreffend den Zugang zu treffen.

Betroffen sind Güterverkehrsanlagen, die eine Mindestgröße aufweisen und einen Investitionsbeitrag des Bundes an den Bau, die Erweiterung oder die Erneuerung dieser Anlage zugesprochen erhalten haben. Der Bund knüpft bei den dem neuen Gesetz unterstehenden Anlagen die Gewährung des Investitionsbeitrags an die Auflage, den diskriminierungsfreien Zugang sicherzustellen.

Neu erhält die SKE die Kompetenz, zum Zweck der Marktüberwachung Daten erheben und bearbeiten zu können.

Zusätzlich regelt das GüTG die Grundzüge des Klageverfahrens auf Gesetzesstufe, und das Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren<sup>4</sup> wird ausdrücklich als anwendbar erklärt.

## Vernehmlassungen

Die SKE hat Stellungnahmen zu den folgenden Gesetzgebungsprojekten eingereicht:

### Organisation Bahninfrastruktur (OBI)

Die SKE unterstützte die Stossrichtung der Organisation Bahninfrastruktur (OBI). Die SKE würde neu als RailCom weitere Überwachungs- und Prüfungsaufgaben erhalten und damit als Regulatorin gestärkt. Das Gesetzgebungsprojekt basiert auf folgender Prämisse: Das heutige integrierte Bahnsystem bietet grundsätzlich Möglichkeiten für diskriminierendes Verhalten, das versteckt und von aussen nur schwer nachweisbar ist. Da im Rahmen von OBI auf eine weitergehende organisatorische und finanzielle Trennung von Infrastruktur und Betrieb verzichtet wird, sind der RailCom zusätzliche Kompetenzen einzuräumen und Aufgaben zu übertragen, damit der Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt gestärkt werden kann.

Die SKE befürwortet die Einräumung von Mitwirkungsrechten an die im Netzzugang tätigen EVU für Infrastrukturentscheide und die Kompetenz des BAV, einzelne EVU oder ISB mit einer Systemführerschaft zu beauftragen. Sie würde aber Präzisierungen im Text ausdrücklich begrüssen.

### Verordnungen zum GüTG; Netznutzungskonzept und -planung

Die SKE begrüßt die umfassende redaktionelle Überarbeitung der Verordnungen, die im Rahmen des Inkrafttretens des GüTG erlassen wurden<sup>5</sup>. Insbesondere erachtet die SKE die separate Regelung von Netznutzungsplan (NNP) und Netznutzungskonzept (NNK) in je einer Verordnung als sinnvoll. Dadurch werden Widersprüche zwischen den beiden Instrumenten ausgeräumt, und die Aufwärtskompatibilität des NNP wird sichergestellt.

Die SKE ist auch weiterhin für die Gewährleistung der rechtsgleichen und diskriminierungsfreien Trassenzuteilung verantwortlich. Sie setzte sich daher dafür ein, dass die Ausführungsbestimmungen zur Trassenzuteilung und zum Bietverfahren sowie zur Zuteilung der Restkapazitäten in einer Verordnung des BAV erlassen werden. Daher befürwortet die SKE die Bestrebungen, welche die Zusammenführung der Richtlinie des BAV zur Trassenzuteilung und zum Bietverfahren mit der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang<sup>6</sup> zu einer einzigen Verordnung vorsehen.

<sup>1</sup> RVOV; SR 172.010.1

<sup>2</sup> Art. 40a<sup>bis</sup> des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101)

<sup>3</sup> Gütertransportgesetz (GüTG; SR 742.41)

<sup>4</sup> Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVG; SR 172.021)

<sup>5</sup> Gütertransportverordnung (GüTV; SR 742.411), Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (NZV; SR 742.122), Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120)

<sup>6</sup> NZV-BAV; SR 742.122.4



## Tätigkeiten zur Gewährleistung des diskriminierungsfreien Netzzugangs

### Klagen und Untersuchungen von Amtes wegen

Im Berichtsjahr waren keine Klagen hängig.

Die SKE hat folgende Untersuchungen durchgeführt:

#### Trassenvergabe durch die Trasse Schweiz AG i. S. Trassenbestell- und Zuteilungsprozess PostMail-Züge Jahresfahrplan 2014

Im Jahr 2013 führte die Post AG ein Ausschreibungsverfahren für ihre Briefpostverkehre durch. Dabei reichten zwei EVU eine Offerte zur Durchführung dieses Verkehrs ein. In der Folge bestellten sowohl die Post wie auch eines der EVU Trassen bei Trasse Schweiz. Dies führte zu Trassenkonflikten. In der Schweiz ist die Trasse Schweiz AG, unter Mitwirkung von SBB Infrastruktur, für die Trassenzuteilung verantwortlich. Dabei sind die Regeln des EBG, der NZV, der BAV-Richtlinie zur Trassenzuteilung und zum Bietverfahren sowie die Network Statements zu beachten. Die SKE überprüfte, ob der Trassenzuteilungsprozess rechtskonform und diskriminierungsfrei durchgeführt worden ist. In der Verfügung vom 22. Dezember 2015 kommt die SKE zum Ergebnis, dass einzelne Gesetzesbestimmungen von Trasse Schweiz verletzt worden sind. Die SKE hat deshalb Massnahmen angeordnet, um dies in Zukunft zu vermeiden. Gegen diesen Entscheid hat Trasse Schweiz Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht geführt. Die Beschwerde wurde mit Urteil vom 11. Oktober 2016 abgewiesen und die Verfügung der SKE bestätigt<sup>7</sup>.

### Ergebnisse des Untersuchungsverfahrens der SKE

Die SKE stellte in ihrer Verfügung fest, dass Trasse.ch das Trassenzuteilungsverfahren der Briefposttransporte nicht rechtskonform durchgeführt und somit die Gewährung des diskriminierungsfreien Netzzuganges gefährdet hat. Insbesondere verletzte Trasse.ch Art. 9a EBG, Art. 12 Abs. 1 NZV, Ziff. 3.1 und 3.4 der

BAV-Richtlinie zur Trassenzuteilung und zum Bietverfahren sowie Ziff. 4.2.2.2, 4.3.1 und 4.4.1.1 der Network Statements 2013. Infolgedessen verpflichtete die SKE Trasse.ch, folgende Massnahmen umzusetzen:

- Im Falle von vermuteten Mehrfachbestellungen für den gleichen Verkehr ist von den Bestellern bis zum Termin der provisorischen Trassenzuteilung ein angemessener Verkehrsnachweis einzuholen.
- Sind die Verkehre nicht identisch, erfolgt die Konfliktlösung gemäss Art. 12 NZV, Ziff. 2 und 3 BAV-Richtlinie sowie Ziff. 4.4.1.1 Network Statement.
- Alternative und zumutbare Trassenvorschläge sind den Bestellern rechtzeitig zum Entscheid zu unterbreiten, damit die provisorische Trassenzuteilung termingerecht erfolgen kann.
- Ist auch dann keine Zuteilung möglich, ist das Bietverfahren vor dem Termin der definitiven Trassenzuteilung gemäss Network Statement abzuschliessen.

### Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11. Oktober 2016 (A-654/2016)

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11. Oktober 2016 enthält Feststellungen von wegweisender Bedeutung. Das Bundesverwaltungsgericht entschied nicht nur in der Sache selbst, sondern äusserte sich auch zu den Kompetenzen der SKE. Deshalb nachfolgend die wichtigsten Passagen:

- Im Trassenzuteilungsverfahren kommt der Infrastrukturbetreiberin hinsichtlich der Durchführung des Trassenvergabeverfahrens «eine gewisse Autonomie zu, soweit keine abschliessende gesetzliche Regelung besteht» (Urteil des BVGer A-654/2016 vom 11.10.2016, E.3.1).
- Die SKE ist eine Fachbehörde, der bei der Erfüllung ihrer Aufgaben ein Ermessensspielraum zukommt. Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet mit voller Kognition, «auferlegt sich namentlich dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn es um die Beurteilung von Fachfragen durch eine fachkundige Vorinstanz geht und weicht in solchen Fällen nicht ohne Not bzw. zwingenden Grund von deren Auffassung ab» (Urteil des BVGer A-654/2016 vom 11.10.2016, E.2).
- Das Bundesverwaltungsgericht hielt dazu fest, dass «die Verfügung den gesetzlichen Vorgaben entspricht und sich das Bundesverwaltungsgericht nicht veranlasst sieht, in das vorinstanzliche Ermessen einzugreifen» (Urteil des BVGer A-654/2016 vom 11.10.2016, E.10).
- Eine missbräuchliche Umgehung des Klageverfahrens durch die Einleitung eines Untersuchungsverfahrens ist gemäss Bundesverwaltungsgericht nicht zu befürchten. «Denn der Prüfgegenstand der Untersuchung von Amtes wegen bildet eine allfällige Verletzung des diskriminierungsfreien Netzzugangs im bereits abgeschlossenen Trassenzuteilungsverfahren und die entsprechenden Massnahmen für die Zukunft» (Urteil des BVGer A-654/2016 vom 11.10.2016, E.4.3.2).
- «Ihrer Funktion der proaktiven Marktaufsicht entsprechend ist die Entscheidungsbefugnis der SKE nicht auf die laufende Trassenvergabe beschränkt» (Urteil des BVGer A-654/2016 vom 11.10.2016, E. 3.3).
- «Die SKE entscheidet mit Verfügung über die zu treffenden Massnahmen» (Urteil des BVGer A-654/2016 vom 11.10.2016, E. 3.3).
- Die Verfügungsbefugnis bezieht sich nicht nur auf die Gegenwart und Vergangenheit. Sie erstreckt sich ebenso auf die Zukunft, «soweit als sich das im konkreten Fall gemässregelte Verhalten in Zukunft wiederholen könnte» (Urteil des BVGer A-654/2016 vom 11.10.2016, E.4.3.2).
- Die SKE muss deshalb nicht eine Verletzung des diskriminierungsfreien Netzzuganges abwarten. «Es entspricht Sinn und Zweck einer wirksamen proaktiven Marktaufsicht, dass sie bereits eine Gefährdung des diskriminierungsfreien Netzzuganges feststellen kann und nicht zuwarten muss, bis dieser verletzt wird» (Urteil des BVGer A-654/2016 vom 11.10.2016, E.8.3.5).
- Die SKE überprüft jedes Verhalten, «das geeignet ist, den diskriminierungsfreien Netzzugang zu behindern» (Urteil des BVGer A-654/2016 vom 11.10.2016, E.4.3.1).
- Bei Zu widerhandlung gegen eine einvernehmliche Regelung, eine rechtskräftige Verfügung oder einen dazu ergangenen Rechtsmittelentscheid kann die SKE gemäss Art. 89b EBG Sanktionen verhängen. Eine «vorgängige Feststellung der Zu widerhandlung in einer Verfügung ist zur Anordnung der Sanktion nicht erforderlich» (Urteil des BVGer A-3864/2014 vom 7.4.2015).

Diese Gerichtspraxis erlaubt es der SKE, ihr Handeln darauf auszurichten und bietet den möglichen Parteien in zukünftigen Verfahren Rechtssicherheit.

<sup>7</sup> Entscheid ist auf Website SKE publiziert



## Energiepreis (Pauschaltarif) im Leistungskatalog Infrastruktur

BLS Cargo AG hat die SKE um Prüfung einer möglichen Diskriminierung in der Anwendung des Pauschaltarifs gemäss Leistungskatalog Infrastruktur 2013 von SBB Infrastruktur, BLS Netz, SOB, Thurbo, Sensetalbahn (STB) und Hafenbahn Schweiz (HBS AG) ersucht. Der Leistungskatalog enthält für die Züge des Güterverkehrs neben der Zuggattung «Traktorgüterzug» lediglich eine weitere für Ferngüterzüge. Unter dieser Zuggattung 6 «Ferngüterzug» sind alle übrigen Güterverkehrsarten zusammengefasst. Der Personenverkehr ist im Gegensatz dazu in fünf Zuggattungen unterteilt.

In der Folge hat die SKE die Berechnungsmethoden und -grundlagen für die Bestimmung des Energiepreises je Zuggattung überprüft und ein Gutachten bei der EPFL in Auftrag gegeben. Dieses Gutachten vom Januar 2014 hat aufgezeigt, dass die schweren Güterzüge, die lange Distanzen ohne Halt zurücklegen, in der Regel weniger Energie benötigen, als in der Zuggattung 6 «Ferngüterzug» mit dem Pauschaltarif in Rechnung gestellt wird.

Die SKE hat aufgrund dieser Feststellungen eine Untersuchung von Amtes wegen eröffnet. Parallel dazu hat SBB Infrastruktur mit der verbrauchsabhängigen Verrechnung Bahnstrom (VVB) ein Pilotprojekt zur Einführung der Ist-Abrechnung gestartet.

Die SKE hat mit den Beteiligten Einigungsverhandlungen durchgeführt. Im November 2015 haben die Netzbetreiberinnen und die Güterverkehrsunternehmen eine Teilvereinbarung unterzeichnet, in der sich die Netzbetreiberinnen dazu verpflichteten:

- die Ist-Verrechnung spätestens bis Ende 2015 systematisch für alle auf ihrem Netz verkehrenden EVU einzuführen respektive anzubieten,
- den pauschalen Energieansatz mindestens für die Zuggattung 6 «Ferngüterzug» im Leistungskatalog 2018 anzupassen und
- bis Ende 2015 ein Konzept zur Anpassung des pauschalen Energieansatzes zu erarbeiten und der SKE zur Genehmigung vorzulegen.

Das Verfahren betreffend Genehmigung der Teileinigung konnte mit Verfügung vom 1. November 2016 rechtskräftig abgeschlossen werden. Damit wurden folgende Massnahmen umgesetzt:

- Ab Jahresfahrplan 2017 wird für die Zuggattung «Ferngüterzug» der pauschale Energietarif von bisher 22,6 auf neu 16,8 Wh pro Btkm reduziert. Damit sinkt der pauschale Energiepreis für die Güterverkehrsbranche um rund 25 %.
- Anstelle einer Pauschale kann jedes EVU ab 2016 auch den effektiven Strombezug bezahlen, indem es seinen tatsächlichen Verbrauch an elektrischer Energie mit entsprechenden Einrichtungen auf der Lokomotive misst. Die verursachergerechte Verrechnung des Bahnstroms ist damit umgesetzt.

Das Untersuchungsverfahren betreffend die Überprüfung der diskriminierenden Wirkung des pauschalen geltenden Energietarifs der Zuggattung «Ferngüterzug» ist weiterhin hängig.

## Streckensperrung

Im Rahmen von Bauarbeiten an der Infrastruktur kommt es im Bahnverkehr zu Streckensperrungen. Die EVU setzen zur Aufrechterhaltung einer Zugsverbindung beispielsweise Ersatzbusse ein. Damit führen die Streckensperrungen zu zusätzlichen Kosten. Art. 11b NZV und die Richtlinie «Streckensperrungen gemäss Art. 11b NZV» des BAV regeln die Aufteilung der Kosten zwischen EVU und ISB.

Im Jahr 2014 kam es zwischen der BLS AG und SBB Infrastruktur sowie BLS Netz AG zu Differenzen, da die ISB die von der BLS AG ausgewiesenen Kosten nicht übernehmen wollte. Diese seien lediglich geringfügig.

2015 gelangte die BLS AG mit dem Gesuch um Einleitung einer Untersuchung von Amtes wegen über die korrekte Umsetzung und Anwendung von Art. 11b NZV und BAV-Richtlinie an die SKE. Die SKE sollte klären, bis zu welchem Betrag Kosten als geringfügig gelten und ob diese durch das EVU oder die ISB zu tragen seien. Die SKE eröffnete eine Untersuchung von Amtes wegen.

Das BAV prüft ein neues Konzept für Entschädigungen bei Streckensperrungen. Das Verfahren ist deshalb weiterhin hängig.



## Marktmonitoring

### Allgemeines

Die SKE hat 2016 ein Konzept zum Monitoring verabschiedet. Ziel dieses Monitorings ist es, diskriminierungsrelevante Interaktionen an der Schnittstelle ISB/EVU zu analysieren und gemäss den Entwicklungen in der Branche zu aktualisieren.

Sie legt jährliche Beobachtungsschwerpunkte fest, nach welchen die Interaktionen zwischen ISB und EVU ausgeleuchtet werden.

Sie bezieht die beteiligten Player in ihre Analysen mit ein und legt dabei ihr Vorgehen und die beabsichtigten Ziele offen.

Die thematischen Betrachtungen bringen Transparenz in die Schnittstellen zwischen EVU und ISB und liefern mögliche Anhaltspunkte zur Aufdeckung diskriminierender Handlungen, welche bei Bedarf in Untersuchungen von Amtes wegen vertieft und weiterverfolgt werden. Die Themen können alle Interaktionen im Rahmen des Netznutzungskreislaufs betreffen (Abbildung 1).

Die SKE untersucht einerseits wiederkehrende Themen wie den Trassenvergabeprozess im Jahresfahrplan und die im Jahresturnus publizierten Netznutzungsbedingungen der ISB. Andererseits definiert die SKE thematische Beobachtungsschwerpunkte. Damit kann die Kommission aktuelle Entwicklungen oder konkrete Anfragen seitens der Marktteilnehmer berücksichtigen.

Im Zusammenspiel zwischen BAV, Bahn- und Logistikunternehmen nimmt die SKE als Regulatorin eine wichtige Funktion ein.

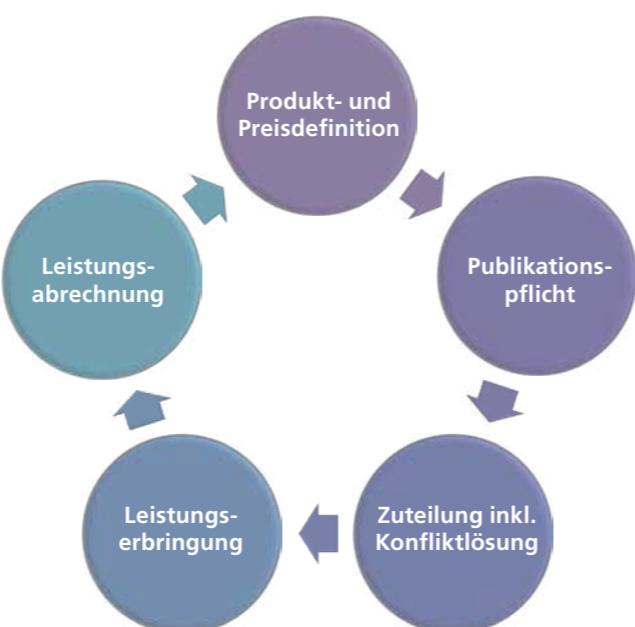


Abbildung 1: Themen des Monitorings der SKE an der Schnittstelle ISB/EVU

### Aufsicht über die Trassenvergabe im Jahresfahrplan 2017

Im Rahmen des Trassenzuteilungsverfahrens für den Jahresfahrplan 2017 überprüfte die SKE die wesentlichen Entscheide von Trasse.ch im Jahresfahrplan.

Die SKE hat die Ergebnisse der Konfliktbearbeitung, insbesondere die Abweisungen der Trassenbestellungen, überprüft und dabei keine Beanstandungen festgestellt.

Für den Jahresfahrplan 2017 hat Trasse.ch<sup>8</sup> insgesamt wiederum rund 14 000 Anträge bearbeitet, was einer leichten Steigerung um 1 % im Vergleich zum Jahr 2015 gleichkommt. Im Unterschied zum Vorjahr hat sich allerdings die Anzahl der bearbeiteten Konflikte von 167 auf 310 erhöht. Von den 310 Konflikten konnten 290 einvernehmlich gelöst werden. Bei 20 Anträgen sah sich Trasse.ch gezwungen, einen Ablehnungsentscheid zu treffen. Im Wesentlichen ist die Zunahme von Konflikten auf folgende zwei Faktoren zurückzuführen:

#### a) Totalsperrung Giubiasco–Luino im zweiten Halbjahr 2017

Im zweiten Halbjahr 2017 wird die Strecke zwischen Giubiasco und Luino vollständig gesperrt. Parallel dazu fallen auch auf der Lötschberg-Simplon-Achse Kapazitätseinschränkungen an, welche insbesondere den Güterverkehr betreffen. Trasse.ch hat anfangs 2016 die Kapazitätssituation auf den beiden Nord-Süd-Achsen durch die Schweiz analysiert und dem BAV verschiedene Massnahmen zur weiteren Umsetzung vorgeschlagen. Schliesslich mussten auf der Lötschbergachse insgesamt vier ablehnende Entscheide getroffen werden.

#### b) Bestellung von konfliktbehafteten Trassen auf der Strecke Zug–Arth-Goldau

Ein zweiter Kapazitätsengpass manifestiert sich am Ostufer des Zugersees auf der Strecke zwischen Zug und Arth-Goldau. Ursprünglich war für diesen Streckenabschnitt im Fahrplan 2017 eine Totalsperrung vorgesehen, die für einen Kapazitätsausbau der Anlagen in Walchwil genutzt werden sollte. Aufgrund von Einsprachen gegen das Plangenehmigungsverfahren verzögerte sich die Bauausführung. SBB Personenverkehr bestellte, auch im ausdrücklichen Auftrag des Kantons Zug, sowohl im Fern- wie im Regionalverkehr Fahrplankonzepte, die mit den vorhandenen Infrastrukturanlagen am Ostufer des Zugersees nicht umgesetzt werden können. Somit mussten Trassen für den Regionalverkehr aufgrund eines tieferen Deckungsbeitrags gegenüber den konkurrierenden Zügen abgelehnt werden. Vier vorgesehene Trassen im Fernverkehr wurden abgelehnt, weil sie gegenüber konkurrierenden Regionalverkehrszügen nicht vertaktet waren.

### Konzessionierung Regionalverkehr Brig–Domodossola (I)

Die Konzession für die Erbringung von Regionalverkehrsleistungen zwischen Brig und Domodossola lief per Ende der Fahrplanperiode im Dezember 2016 aus. Bis anhin oblag diese SBB Personenverkehr. Die Regierung des Piemont schrieb diesen Verkehr öffentlich aus. Im Rahmen der «Lötscher-Strategie» wollte BLS Personenverkehr die Verbindung zwischen Bern und Brig um einen zusätzlichen Abschnitt bis nach Domodossola verlängern. Entsprechend bestellten sowohl SBB Personenverkehr als auch BLS Personenverkehr die erforderlichen Trassen bei Trasse.ch. BLS Personenverkehr bewarb sich gleichzeitig bei der Region Piemont um die Konzession.

Aufgrund der Ungewissheit, wann die italienische Regionalbehörde ihren Konzessionierungsentscheid vornehmen würde, sah sich Trasse.ch mit beträchtlichen Herausforderungen im Fahrplanprozess konfrontiert. SBB Personenverkehr erklärte Ende Juli

<sup>8</sup> Quelle: Trasse.ch



2016, dass sie kein Konzessionierungsgesuch einreichen werde, da die geplanten Regionalverkehrszüge mit den vorgesehenen Abgeltungsbeiträgen der italienischen Behörden nicht kosten-deckend betrieben werden können. Somit konnten die Trassen fristgerecht zugeteilt werden. BLS Personenverkehr führt seit dem 11. Dezember 2016 einige ihrer Regionalverkehrszüge bis Domodossola weiter. Aufgrund der baulichen Einschränkungen im Simplontunnel im ersten Halbjahr 2017 kann die BLS ihr umfassendes Angebotskonzept erst in der zweiten Jahreshälfte 2017 wie vorgesehen umsetzen.

Die SKE hat auch dieses anspruchsvolle Verfahren begleitet und konnte ihre Haltung einbringen.

## Netzzugangsbedingungen 2017

### a) Allgemeines

Die grossen ISB SBB, BLS und SOB haben die Netzzugangsbedingungen für das Fahrplanjahr 2017 fristgerecht publiziert und die SKE darüber orientiert. Die SKE genehmigt die Netzzugangsbedingungen nicht, sondern bearbeitet Streitigkeiten oder Untersuchungen, die sich aus deren Anwendung zwischen EVU und ISB ergeben. Sie orientiert aber die ISB über aus ihrer Sicht kritische Bestimmungen, die die Diskriminierungsfreiheit des Netzzugangs beeinträchtigen könnten.

### b) Verschleissfaktor im Trassenpreissystem

Die wesentlichste Änderung aus Sicht der ISB und EVU betrifft das Trassenpreissystem, welches ab dem Fahrplanjahr 2017 durch eine verschleissabhängige Komponente ergänzt wird. Dieses neue Preiselement ersetzt den bisherigen «Basispreis Gewicht», welcher ausschliesslich die Tonnage der einzelnen Zugseinheiten als Grundlage für die Preisberechnung heranzog. Das neue Preiselement «Verschleiss» berücksichtigt die dynamischen Kräfte der einzelnen Fahrzeugkategorien eines Zuges, die zu einer unterschiedlich intensiven Abnutzung der Fahrbahn führen.

Das BAV stellt den EVU ein Kalkulationstool zur Verfügung, mit welchem diese die finanziellen Auswirkungen für ihre individuellen Verkehre berechnen können.

Der Verschleissfaktor soll gemäss BAV den Güterverkehr finanziell nicht stärker belasten als bis anhin.

### c) Stornierungsentgelte

Bisher erlaubten die Netzzugangsbedingungen von SBB, BLS und SOB den EVU, definitiv zugeteilte Trassen für den Jahresfahrplan innerhalb einer bestimmten Frist kostenfrei abzubestellen. Mit Inkrafttreten des Leistungskatalogs 2017 schaffen die ISB die kostenfreie Stornierung ab. Dies bedeutet, dass nach der definitiven Zuteilung im Jahresfahrplan grundsätzlich für jede abbestellte Trasse eine Abbestellgebühr anfällt. Das zu entrichtende Entgelt orientiert sich im Wesentlichen an der Qualität einer Trasse, weshalb die Abbestellung einer Trasse für einen Güterzug in der Regel günstiger ist als für einen Personenzug.

Langfristig verfolgen die ISB das Ziel, insbesondere das Bestellverhalten der Güterverkehrs-EVU zu ändern, sodass weniger Stornierungen erfolgen. Dazu im Widerspruch stehen allerdings die immer knapperen Fristen und die Ansprüche der Güterverkehrsbranche.

### d) Energiepreis

Im Rahmen des Verfahrens zur Überprüfung des pauschalen Energieverbrauchswerts für die Zuggattung 6 «Ferngüterzug» haben SBB, BLS und SOB Infrastruktur den Ansatz um rund 25 % gesenkt. Dieser tiefere Tarif kommt ab Inkrafttreten des Jahresfahrplans 2017 zur Anwendung. Er wurde den betroffenen EVU im 2016 unterjährig zur Kenntnis gebracht (siehe auch Seite 8).

## Rangierbahnhöfe

### a) Betreibermodell Rangierbahnhöfe Limmattal und Lausanne

Die SKE hat 2015 das neue Betreibermodell in den beiden Rangierbahnhöfen (RB) Lausanne und Limmattal überprüft. Diese beiden Anlagen bilden das Rückgrat für die Bewältigung des Güterbinnen- und des Einzelwagenladungsverkehrs, vorab für SBB Cargo. SBB Infrastruktur hat mit dem neuen Betreibermodell die Verantwortung für die Führung der RB-Anlagen und die Sicherstellung des operativen Leistungsangebotes an SBB Cargo übertragen. SBB Cargo hat die Planungs- und Rangierleistungen diskriminierungsfrei zu erbringen und kann die dazu notwendigen Planungs- und die operativen IT-Systeme nutzen.

Im Herbst 2016 haben Vertreter der SKE an einem internen Hearing von SBB Infrastruktur und SBB Cargo im RB Lausanne sowie an einem BAV-Audit im RB Limmattal teilgenommen. Die SKE hat auf Mängel bezüglich Vertraulichkeit hingewiesen und eine entsprechende Nachschulung des Personals gefordert.

### b) Leistungseinkauf im Rangierbahnhof Buchs SG

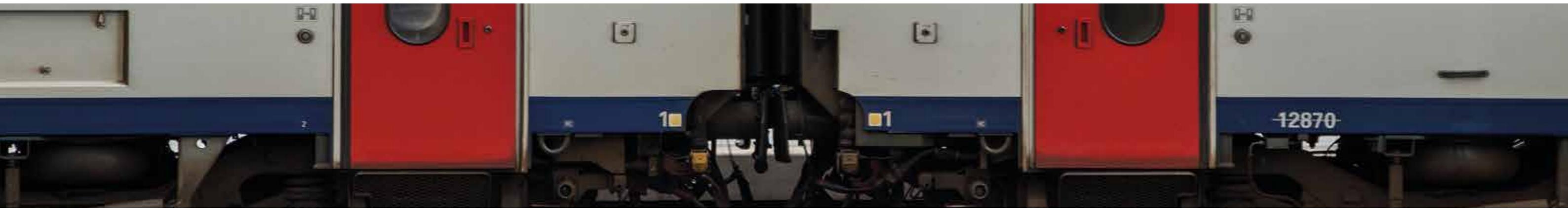
SBB Infrastruktur hat im Jahr 2016 weitere Optimierungsmaßnahmen getroffen. Im RB Buchs SG wurden seitens SBB Infrastruktur und SBB Cargo für die Rangiertätigkeiten bis anhin individuell Personal und Loks eingesetzt. Um die verfügbaren Ressourcen optimaler auslasten zu können, zieht sich SBB Infrastruktur ab dem Jahr 2017 aus dem operativen Rangiergeschäft in Buchs zurück und kauft sämtliche Rangierleistungen auf dem Perimeter des RB bei SBB Cargo ein.

Die Vertreter von SBB Infrastruktur haben die SKE proaktiv und frühzeitig über die geplanten Schritte in Buchs informiert, um Bedenken hinsichtlich der diskriminierungsfreien Leistungserbringung auszuräumen. Im Unterschied zu den RB in Lausanne und Limmattal sind in Buchs weitere EVU im Güter-

verkehr präsent und bedienen über die lokalen Anschlussgleise ihre Kunden. Die SKE hat deshalb SBB Infrastruktur dazu aufgefordert, vertragliche Mechanismen gegenüber SBB Cargo vorzusehen, die eine Benachteiligung der Mitbewerber von vornherein ausschliessen. Die SKE wird dies weiter überwachen.

## Ausblick

Die SKE wird auch im kommenden Jahr den 2015 eingeschlagenen Weg im Marktmonitoring fortsetzen. Sie ist überzeugt davon, mit einer sicht- und spürbaren Begleitung der zentralen Prozesse zwischen ISB und EVU einen Beitrag zu mehr Transparenz und Diskriminierungsfreiheit im Eisenbahnverkehr zu leisten.



## Marktbeobachtung

### Allgemeines

Die 2015 eingeführte Unterscheidung der Überwachungstätigkeiten der SKE in Marktbeobachtung und Marktmonitoring (siehe Seite 10) wurde auch 2016 angewandt und weiter vertieft. Die Marktbeobachtung verfolgt unabhängig und mit angemessenen Methoden die Entwicklungen auf dem Schweizer Bahnmarkt und analysiert wettbewerbsrelevante Ereignisse.

### Die Schweizer Bahninfrastruktur

Die Landschaft der Schweizer Bahnen ist geprägt von einer Vielfalt unterschiedlicher Anlagen, welche intensiv genutzt werden. Zum Zeitpunkt der letzten Erhebung des BFS im Jahr 2015 betrug die Gesamtlänge der Bahninfrastrukturen in der Schweiz 5196 km (inkl. 19 km im Ausland, exkl. Zahnradbahnen)<sup>9</sup>. Das Schmalspurnetz machte dabei 1360 km aus, während das Normalspurnetz eine Länge von 3836 km aufwies. Die SBB besass 2015 mit 3172 Kilometern 83 % des gesamten Normalspurnetzes der Schweiz oder rund 61 % des Gesamtnetzes. An zweiter Stelle folgte die BLS-Gruppe mit 420 km.

Die SKE konzentriert sich in ihrer heutigen Tätigkeit auf die Überwachung des Zugangs der EVU zu den normalspurigen Netzen der ISB.



Abbildung 2: Normal- und Schmalspurnetz der Schweiz

<sup>9</sup> Quelle: Bundesamt für Statistik

Gemessen an der Netzgrösse hat die Schweiz weltweit eines der am dichtesten und intensivsten genutzten Bahnnetze, was sich in einer Auswertung von IRG-Rail<sup>10</sup> zeigt (siehe Abbildung 3). Die Schweiz weist demnach im europäischen Vergleich nach den Niederlanden die zweithöchste Netznutzungsintensität auf. Gemessen wird diese Kenngrösse als Zugkilometer pro Netzkilometer pro Tag. Ersichtlich sind auch die entsprechenden Anteile des Güter- und Personenverkehrs.

### Die Bahnunternehmen in der Schweiz

Die schweizerische Bahnlandschaft zeichnet sich durch Vielfalt aus. Im Jahr 2016 verfügten 74 EVU über eine Sicherheitsbescheinigung des BAV<sup>11</sup> und waren somit berechtigt, Verkehre auf dem Netz zu fahren. Diese Zahl beinhaltet 36 EVU mit regelmässigem Personenverkehr (konzessionierter Verkehr), 13 EVU, welche ausschliesslich unregelmässigen Personen-Charterverkehr fahren, 18 EVU mit ausschliesslich Güterverkehr (wovon 6 nur bis zu Grenzbahnhöfen verkehren) und 7 EVU, welche ausschliesslich Dienst- und Messfahrten durchführen. Die Abbildungen 4 und 5 geben einen Überblick der Verteilung der Anzahl EVU über das Normal- und Schmalspurnetz.

In der Schweiz sind 42 ISB tätig. Beinahe alle verfügen auch über ein EVU im gleichen Unternehmen, denn in der Schweiz ist das Modell der integrierten Bahn verbreitet. 20 ISB betreiben ausschliesslich Normalspurnetze und 28 ausschliesslich Schmalspurnetze. 6 ISB betreiben Strecken beider Spurweiten.

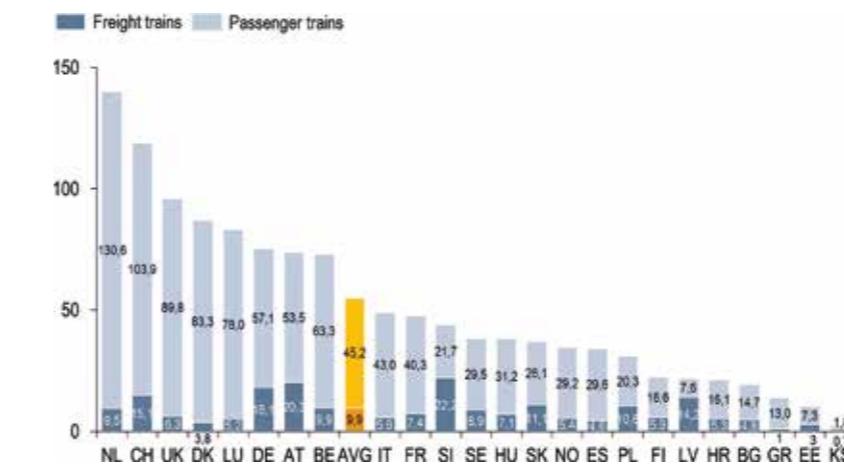


Abbildung 3: Netznutzungsintensität (Zugkilometer pro Netzkilometer pro Tag) im Jahr 2015 (Quelle Abbildung: IRG-Rail Marketmonitoring Report 2016)

<sup>10</sup> IRG-Rail Marketmonitoring report 2016 unter [www.irg-rail.eu/public-documents/2017](http://www.irg-rail.eu/public-documents/2017)

<sup>11</sup> Datenquelle: BAV, Sektion Zulassungen und Regelwerke



## Internationales

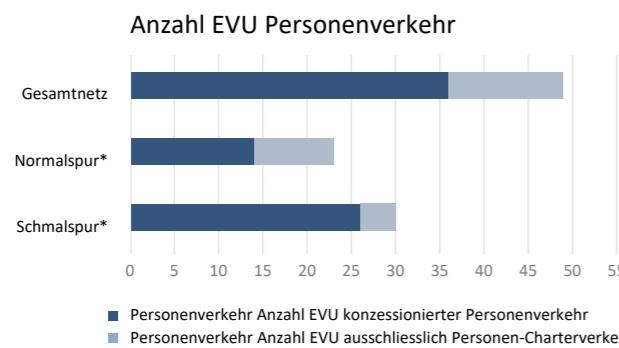


Abbildung 4: Anzahl EVU Personenverkehr

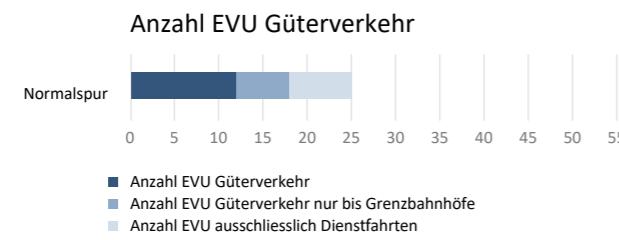
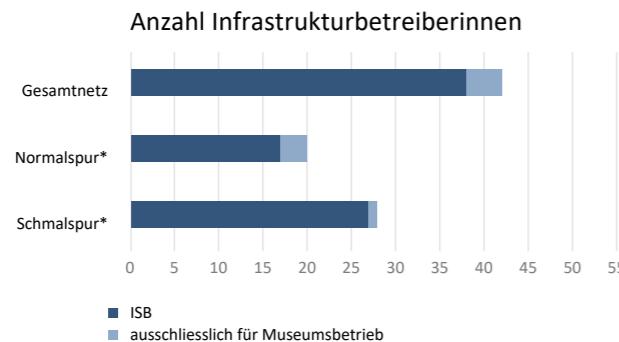


Abbildung 5: Anzahl EVU Güterverkehr



\* davon 6 ISB mit beiden Spurweiten

Abbildung 6: Anzahl ISB

### Güterverkehrskorridore

Die EU hat mit der Richtlinie (RL) 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 den in der Bundesverfassung verankerten Verlagerungsauftrag.

Die Schweiz ist von zwei Güterverkehrskorridoren betroffen:

- Güterverkehrskorridor 1 (Rhein–Alpen): Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam–Duisburg–Basel–Gotthard/Lötschberg–Simplon–Mailand–Genua
- Güterverkehrskorridor 2 (Nordsee–Mittelmeer): Rotterdam/Antwerpen–Luxemburg–Metz–Dijon–Lyon/Basel Rangierbahnhof

Für jeden Güterverkehrskorridor teilt eine einzige Stelle, der Corridor One-Stop-Shop (C-OSS), die Trassen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr zu. Dabei werden die von den nationalen Trassenvergabestellen offerierten Kapazitäten – die sogenannten Pre-Arranged train Paths (PAPs; vorab vereinbarte Zugtrassen) – durch den C-OSS vergeben. Die Zuteilung von PAPs durch den C-OSS erfolgt gestützt auf eine Vereinbarung der Infrastrukturbetreiber und Trassenvergabestellen. Diese Vereinbarung regelt Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten des C-OSS und der nationalen Infrastrukturbetreiber/Trassenvergabestellen. Diese haben dem C-OSS die Vollmacht erteilt, in ihrem Namen und Auftrag PAPs zuzuteilen.

Die C-OSS werden von den betroffenen Regulierungsstellen aus Belgien, Luxemburg, Deutschland, Italien, der Niederlande, Frankreich und der Schweiz gemeinsam überwacht. Die SKE übt hier eine Aufsichtsfunktion aus. Die Zusammenarbeit zwischen den europäischen Regulatoren und der SKE ist im Cooperation Agreement und einem Schweizer Letter of Intent geregelt.

Die EU hat 2016 eine öffentliche Umfrage lanciert, um den Anpassungsbedarf und die Meinungen der Stakeholder bezüglich RL 913/2010 (Korridor-Richtlinie) abzuklären. Die Ergebnisse dieser europaweiten Befragung wurden im Dezember 2016 vorgestellt. Dabei standen folgende Feststellungen im Vordergrund:

- Es besteht Anpassungsbedarf der heute geltenden Regelungen und Funktionsweisen der Korridore; darin sind sich alle Beteiligten einig.
- Ob dies durch eine Überarbeitung der RL 913/2010 selber oder durch Anpassungen externer Rahmenbedingungen («soft measures») besser möglich ist, ist zurzeit noch nicht klar.
- Vorab muss das neue Fahrplanprojekt von RNE (Timetabling Project, TTP; siehe auch Seite 19) umgesetzt sein.
- Die EU-Kommission wird im Laufe des Jahres 2017 eine Evaluation des Anpassungsbedarfs vornehmen und darüber informieren.



## ENRRB

ENRRB wurde 2013 aufgrund der Überarbeitung des EU-Rechtsrahmens [Richtlinie 2012/34 (EU); Neufassung] 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.

2016 standen bei den Treffen folgende Themen im Vordergrund:

- Die EU-Kommission erachtet die Zusammenarbeit zwischen den Regulatoren als ungenügend. Das EU-Parlament würde deshalb die Schaffung eines europäischen Regulators begrüssen. Konkrete Arbeiten dazu werden aber im Berichtsjahr nicht aufgenommen. IRG-Rail lehnt dies klar ab.
- Der in der Neufassung vorgesehene Erfahrungsaustausch von besten Praktiken wird institutionalisiert und als regelmässiges Traktandum mindestens alle zwei Jahre behandelt.
- Da gemäss Neufassung (RL 2012/34/EU) die Serviceeinrichtungen wie zum Beispiel Terminals oder der Enteisungsanlagen auch dem freien Netzzugang unterstehen, werden sie in den nächsten Jahren durch die Regulatoren, aber auch durch die EU-Kommission stärker überwacht. Die Kommission hat Ende 2016 einen Durchführungsrechtsakt in die Vernehmlassung gegeben, der den freien Netzzugang umfassend regeln soll. Dieser wird 2017 verabschiedet.

## IRG-Rail

IRG-Rail ist ein Zusammenschluss von aktuell 28 Regulierungsstellen. Das Ziel ist die internationale Zusammenarbeit zur Entwicklung eines europäischen Eisenbahn-Binnenmarktes: Entwicklung optimaler Lösungen (Best Practices) hauptsächlich in den Bereichen Netzzugang und Serviceeinrichtungen sowie Förderung eines gemeinsamen Ansatzes bei der Umsetzung des europäischen Regulierungsrahmens. Die SKE war im Jahr 2011 zusammen mit den Regulierungsstellen aus Deutschland, Grossbritannien, den Niederlanden und Österreich Gründungsmitglied von IRG-Rail.

Die SKE nimmt vor allem an den Plenarversammlungen und an den Sitzungen der Arbeitsgruppe «Access» teil, da sich diese mit den Problemen des Zugangs zu den Güterverkehrskorridoren und deren Betrieb befassen.

Die SKE beschränkt sich auf Themen, die für die Schweiz relevant sind:

- Themen, die die Korridore betreffen (wie Anpassung RL 913/2010),
- Austausch von Erfahrungen in Bezug auf die Behandlung der Untersuchungen und Klagen,
- Erfahrungen bei Streckensperrungen und anderen Kapazitätseinschränkungen,
- freier Netzzugang bezüglich Service Facilities, insbesondere da die SKE mit dem GüTG in Bezug auf Umschlagsanlagen und Anschlussgleise Mitte 2016 neue Kompetenzen erhalten hat.

## Timetabling Project (TTP) RNE

Der heute gültige internationale Fahrplanprozess entspricht in weiten Teilen nicht mehr den Bedürfnissen des Marktes. Auf eine kurze Formel gebracht: Während das definitive Trassenangebot für den Personenverkehr zu spät kommt, ist der Trassenbestelltermin für den Güterverkehr zu früh.

Dies führt zu sehr unterschiedlichen Umsetzungen in Europa und insgesamt zu einer grossen Unzufriedenheit.

RNE hat einen Lösungsansatz erarbeitet, der auf zwei verschiedenen Trassenbestellprozessen basiert:

- Personenverkehr und stabiler Güterverkehr bestellen im Jahresfahrplan,
- dynamischer Güterverkehr und unregelmässiger oder saisonaler Personenverkehr bestellen flexibel, aber auch bis zu 36 Monate im Voraus mit Kapazitätszusage.

Das neue Modell soll im Laufe des Jahres 2017 breit vorgestellt und diskutiert werden.



## Die SKE

### Kommission

Die Kommission setzt sich 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
Mitarbeiterin	Sandra Dorasamy	Direktionsassistentin
Mitarbeiter	Andreas Oppiger	wissenschaftlicher Mitarbeiter, lic. phil. nat.
Mitarbeiterin	Gabriela Weber	Juristin, MLaw
Mitarbeiter	Silvan Dermont	Praktikant



## Ausblick

2017 stehen erneut wesentlichen Entwicklungen und Entscheide an:

- Die Trassenzuteilung für den Jahresfahrplan 2018 erfolgt erstmals auf Basis des neuen Netznutzungsplans, der Prioritätenregeln zwischen den verschiedenen Verkehrsarten ändert.
- Das Marktmonitoring wird vorab den diskriminierungsfreien Zugang zu den Anschlussgleisen und Umschlagsanlagen Privater überprüfen. Die Betreiber haben den Zugang zu ihren Anlagen zu publizieren und die Bedingungen in rechts- und chancengleicher Art und Weise festzulegen.
- Im Herbst 2017 wird die SKE einen Marktbericht zu den Verkehrsentwicklungen im Personen- und Güterverkehr publizieren.
- Das Konzessionsverfahren im Fernverkehr wird sich bereits auf den Trassenbestellprozess 2018 auswirken. Die Konzession der SBB für den schweizerischen Fernverkehr läuft per Fahrplanwechsel im Dezember 2017 aus. Neben der SBB, der das Angebot im nationalen Fernverkehr obliegt, haben sowohl SOB wie BLS ihr Interesse an der Übernahme einzelner Verbindungen kundgetan.

## 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
WLV/EWLV	Einzelwagenladungsverkehr
GS-UVEK	Generalsekretariat des UVEK
GüTG	Bundesgesetz über den Gütertransport von Bahn- und Schifffahrtsunternehmen
IRG-Rail	Independent Regulators' Group – Rail
ISB	Infrastrukturbetreiberin
LV	Leistungsvereinbarung
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale



<b>Abkürzung</b>	<b>Bedeutung</b>
NWS	Network Statement
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung
OBI	Organisation der Bahninfrastruktur
RL	EU-Richtlinie
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**  
Monbijoustrasse 51 A  
3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 24 60

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

